Transports Canada Transport Canada

TP 13670F
(11/2017)

Lignes Directrices Concernant L'Exploitation Des Navires à Passagers Dans L'Arctique Canadien

Canada

Autorité responsable	**Approbation**
Le directeur régional de la sécurité et sûreté maritime de la région des Prairies et du Nord est responsable du présent document, notamment des changements, des correctifs ou des mises à jour.	**« L'original signé par Desmond Raymond »** Desmond Raymond Directeur régional, Sécurité & Sûreté Maritime **Date de signature :** Le 21 février 2018

Première date de diffusion : Novembre 2017 **Date de révision : *s.o.***

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2017.

Transports Canada autorise la reproduction du présent document TP 13670F, au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont les renseignements sont présentés, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 13670F ne contienne pas les modifications apportées au contenu de départ. Pour obtenir des renseignements à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 13670F
(07/2017)

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	**LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT L'EXPLOITATION DES NAVIRES À PASSAGERS DANS L'ARCTIQUE CANADIEN**		
N° de TP	**13670F**	**Édition**	**1 SGDDI 13385147 v6**
N° de catalogue	**T22-218/2017F**	**ISBN**	**978-0-660-08925-6**

Auteur	Sécurité et sûreté maritimes Région des Prairies et du Nord 344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4	**Téléphone** **Télécopieur** **Courriel** **Adresse URL**	1-855-859-3123 (sans frais) 1-204-948-8417 marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.i

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision

Prochaine révision

N° de révision	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Brève description du changement

REMERCIEMENTS

Les présentes lignes directrices ont été élaborées conjointement par les groupes suivants :

- Transports Canada
- Garde côtière canadienne
- Ministère des Pêches et des Océans
- Agence des services frontaliers du Canada
- Gendarmerie royale du Canada
- Ministère de la Défense nationale
- Environnement et Changement climatique Canada
- Parcs Canada
- Agence de la santé publique du Canada
- Gouvernement du Nunavut
- Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest
- Organismes responsables des revendications territoriales dans le Nord
- Cruise Lines International Association
- Association of Arctic Expedition Cruise Operators
- Fonds mondial pour la nature (Canada)
- Milieu universitaire
- Résidents des collectivités arctiques du Canada

AVERTISSEMENT

Les présentes lignes directrices sont publiées par la Direction générale de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada, Région des Prairies et du Nord, en collaboration avec les groupes susmentionnés qui participent à l'exploitation de navires à passagers dans l'Arctique canadien. Les utilisateurs de ce document doivent savoir que les renseignements qu'il contient peuvent changer fréquemment. En conséquence, les ministères et organismes gouvernementaux et les autorités locales doivent être contactés le plus tôt possible au moment de planifier un voyage dans l'Arctique pour confirmer les exigences en vigueur. Transports Canada a l'intention d'examiner et d'actualiser ce document d'orientation chaque année.

Étant donné que cette publication n'est pas un document juridique, le lecteur est invité à consulter les lois et règlements pertinents et à s'y familiariser. De plus, le présent document ne doit pas être jugé exhaustif pas plus qu'il n'exonère l'exploitant du navire ou le représentant désigné du navire (RDN) de la responsabilité de se familiariser avec toutes les exigences qui s'appliquent.

Les renseignements que contient le présent document sont rédigés pour un usage personnel et public non commercial. Transports Canada autorise la reproduction, en totalité ou en partie, moyennant les crédits voulus, sous réserve qu'aucun changement n'ait été apporté au contenu. Il faut obtenir l'autorisation écrite de Transports Canada pour reproduire de multiples exemplaires de ce document, en totalité ou en partie, à des fins de diffusion commerciale. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez-vous adresser à TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca.

PRÉFACE

Les changements climatiques et la diminution de l'étendue et de l'épaisseur de la glace qui va de pair dans l'Arctique canadien expliquent l'augmentation du trafic maritime et le regain d'intérêt pour la région en tant que de destination de voyage « dernière frontière » des exploitants de navires de croisière et de navires qui se livrent à des voyages d'aventure. Les exploitants et les représentants désignés (RDN) de ces navires doivent tenir compte des difficultés et des occasions uniques que présentent ces voyages et les planifier. L'exploitation d'un navire dans le milieu arctique exige, entre autres, qu'une attention particulière soit accordée à la planification, aux préparatifs, à la formation, aux équipements spécialisés, aux approbations et permis gouvernementaux et aux plans d'urgence bien conçus.

Au Canada, aucun organisme de réglementation n'est responsable à lui seul de tous les paramètres de l'exploitation des navires à passagers dans l'Arctique. La navigation dans l'Arctique canadien relève plutôt d'un « modèle de gestion conjointe » dans le cadre duquel une diversité de ministères et organismes des gouvernements fédéraux, provinciaux et territoriaux, ainsi que de collectivités autochtones et locales et d'organismes de réglementation assument tous des rôles importants et distincts. C'est pourquoi il peut être difficile pour les exploitants et les RDN de savoir :

- qui il y a lieu de contacter et quand;
- les règlements qui s'appliquent à un voyage donné;
- s'il faut obtenir des approbations particulières et auprès de qui;
- les exigences en matière de production de rapports qu'il faut respecter;
- les ressources, les publications et les connaissances locales que les exploitants et les RDN doivent bien connaître;
- la durée de temps qu'il faut pour s'assurer que toutes ces exigences sont respectées avant le départ d'un voyage pour l'Arctique canadien;
- s'il y a des coûts connexes.

OBJET

Les présentes lignes directrices ont pour but d'aider les exploitants de navires à passagers et les RDN à planifier et à réaliser un voyage réussi, en plus de promouvoir de bonnes relations avec les résidents de l'Arctique canadien. En particulier, ces lignes directrices aideront l'exploitant ou le RDN à entrer en rapport avec toutes les autorités compétentes pour que :

- toutes les publications et tous les certificats pertinents se trouvent à bord du navire;
- les exploitants aient étudié les cartes et lu les publications avant d'entrer dans les eaux arctiques du Canada;
- le voyage soit conforme à tous les règlements et lois applicables;
- le voyage respecte les dispositions relatives aux ententes sur les revendications territoriales le long de l'itinéraire prévu;
- l'autorisation des responsables des revendications territoriales et des propriétaires de biens-fonds privés soit obtenue et, s'il y a lieu, que l'accès à ces secteurs soit accordé.

CHAMP D'APPLICATION

Ces lignes directrices fournissent aux exploitants de navires à passagers et aux RDN des renseignements sur les divers ministères et organismes gouvernementaux qu'il y a lieu de contacter pour obtenir des approbations et des conseils pendant qu'ils naviguent dans l'Arctique canadien. Il faut que les exploitants de navires et les RDN connaissent à fond les lois et les règlements pertinents, notamment ceux qui concernent la sécurité des navires, la prévention de la pollution et la sûreté maritime.

La section des références de ce document donne la liste des ministères, des organismes et autres groupes qui prennent part à l'exploitation de navires à passagers dans l'Arctique canadien. Le lecteur est guidé vers l'organisme compétent par les numéros de référence dans le texte (p. ex., la Direction générale de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada est le contact nº 18 dans la liste de l'annexe 2 et figure comme « [18] » dans le texte).

DÉFINITIONS

Arctique – Désigne l'Arctique canadien uniquement, sauf indication contraire. Signalons toutefois qu'il existe plusieurs définitions de l'Arctique canadien. Par exemple, les eaux arctiques du Canada sont définies dans la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA). Néanmoins, pour les besoins du présent document, aucune définition spécifique ou prescriptive n'est employée.

Représentant désigné de navire (RDN) – Personne à terre responsable de l'exploitation et de l'entretien d'un navire.

Navire autre qu'une embarcation de plaisance (p. ex., commercial) – Navire utilisé à des fins commerciales. Si de l'argent ou une autre forme de rémunération est versé en échange de l'utilisation du navire, même si ce n'est pas directement par les personnes à bord, le navire est alors un navire autre qu'une embarcation de plaisance et les personnes à bord sont des passagers.

Exploitant – Personne qualifiée à bord du navire responsable de son exploitation quotidienne.

Embarcation de plaisance (p. ex., non commerciale) – Navire utilisé à des fins récréatives. Si le navire est exclusivement utilisé comme embarcation de plaisance et qu'aucune argent ou autre forme de rémunération n'intervient, les personnes à bord sont des invités et le navire est une embarcation de plaisance.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

SRGNA	Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique	CDI	Convention définitive des Inuvialuit
RSNPPA	*Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*	JRCC	Centre conjoint de coordination de sauvetage
LPPEA	*Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*	ARTIL	Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador

ASFC	Agence des services frontaliers du Canada	SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
LMMC 2001	*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*	RSTM	*Règlement sur la sûreté du transport maritime*
FAC/FC	Forces armées canadiennes/Forces canadiennes	NORDREG	*Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien*
GCC	Garde côtière canadienne	TNO	Territoires du Nord-Ouest
SHC	Service hydrographique du Canada	DTGN	Division des terres du gouvernement du Nunatsiavut
SCG	Service canadien des glaces	ARTIN	Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik
CCGTR	Comité sur les terres et ressources de la collectivité	CARMN	Commission d'aménagement de la région marine du Nunavik
CITES	Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction	NU	Nunavut
SCF	Service canadien de la faune	CNER	Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions
LC	*Loi sur le cabotage*	ARTN	Accord sur les revendications territoriales du Nunavut
MPO	Ministère des Pêches et des Océans	NOTMAR	Avis aux navigateurs
RD	Rapports de déroulement	NOTSHIP	Avis à la navigation
RDN	Représentant désigné de navire	LATEPN	*Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut*
ADE	Agent de développement économique	CPN	Commission de planification du Nunavut
RME	Région marine d'Eeyou	BSSVF	Bureau des services de santé des voyageurs et aux frontières
CRMEER	Commission de la région marine d'Eeyou chargée de l'examen des répercussions	PC	Parcs Canada
ARTRME	Accord sur les revendications territoriales concernant la région marine d'Eeyou	ASPC	Agence de la santé publique du Canada
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada	RPP	Rapports de plan de position
BERE	Bureau d'examen des répercussions environnementales	GRC	Gendarmerie royale du Canada
CERE	Comité d'étude des répercussions environnementales	OIR	Organismes inuits régionaux
RF	Rapport final	SAR	Recherche et sauvetage
AMC	Affaires mondiales Canada	RPN	Rapports de plan de navigation
AGI	Affections gastro-intestinales	TC	Transports Canada
SC	Santé Canada	SSMTC	Sécurité et sûreté maritimes de

			Transports Canada
OCT	Organisations de chasseurs et de trappeurs	UAV	Véhicules aériens télépilotés
ISPS	*Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires*	FMN	Fonds mondial pour la nature
CISN	Certificat international de sûreté des navires	YT	Yukon
CDI	Convention définitive des Inuvialuit		

TABLE DES MATIÈRES

1 MESURES REQUISES 1

1.1 EXIGENCES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL 1
1.2 EXIGENCES DES GOUVERNEMENTS TERRITORIAUX 5
1.3 ACCORDS SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES 12

2 PRATIQUES EXEMPLAIRES DE GESTION 17

2.1 MOBILISATION COMMUNAUTAIRE ET SENSIBILITÉ CULTURELLE 17
2.2 DURÉE DES VISITES DANS LES COLLECTIVITÉS 17
2.3 ACCORDS SUR LES SERVICES COMMUNAUTAIRES 18
2.4 INFRASTRUCTURES 18
2.5 DISPOSITIONS ET RAVITAILLEMENT D'UNE COLLECTIVITÉ 19
2.6 OPÉRATIONS DE RAVITAILLEMENT EN PÉTROLE ET EN GAZ 19
2.7 SERVICES DANS LES COLLECTIVITÉS 19
2.8 CONSIDÉRATIONS D'ORDRE ÉCONOMIQUE 20
2.9 LIEUX ARCHÉOLOGIQUES ET PATRIMONIAUX 22
2.10 FAUNE 22
2.11 FORMATION, ÉDUCATION ET SENSIBILISATION 23
2.12 EXPLOITATION DES NAVIRES 24
2.13 EXPLOITATION DANS LES GLACES ET PROTECTION DES HABITATS DES GLACES DE MER 25
2.14 UTILISATION DE MAZOUT LOURD 25
2.15 PRATIQUES EXEMPLAIRES DE GESTION SUPPLÉMENTAIRES 26

3 RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION 27

3.1 TRANSPORTS CANADA 27
3.2 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE 31
3.3 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS (MPO) 34
3.4 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA 35
3.5 AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA 35
3.6 GENDARMERIE ROYALE DU CANADA (GRC) 37
3.7 MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE 37
3.8 ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA 37
3.9 SERVICE CANADIEN DE LA FAUNE (SCF) 39
3.10 AGENCE PARCS CANADA 40
3.11 AGENCE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DU CANADA 40

4 ANNEXES 43

ANNEXE 1 LOIS ET RÈGLEMENTS PERTINENTS 43
ANNEXE 2 LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES 45
ANNEXE 3 PERMIS ET AUTORISATIONS PAR COMPÉTENCE 49
ANNEXE 4 ZONES DE CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION 59
ANNEXE 5 RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DANS L'ARCTIQUE – ANNEXE 1 (TABLEAU DES ZONES/DATES) 60

ANNEXE 6 RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DANS L'ARCTIQUE – ANNEXE 2 (NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES DE TYPES A, B, C, D ET E) 61
ANNEXE 7 CARTES DES FUSEAUX HORAIRES 62
ANNEXE 8 ASPC – ÉLÉMENTS DU PROGRAMME D'INSPECTION DES NAVIRES DE CROISIÈRE 63
ANNEXE 9 ACCORDS SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES DANS L'ARCTIQUE CANADIEN 64
ANNEXE 10 CARTE DES ACCORDS SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES 65
ANNEXE 11 CARTES DES ZONES PROTÉGÉES LE LONG DU LITTORAL DE L'ARCTIQUE 66
ANNEXE 12 CODES DE CONDUITE 67
ANNEXE 13 LES ARMES À FEU DANS LES PARCS TERRITORIAUX DU NUNAVUT DOCUMENT DE RÉFÉENCE SUR LES PERMIS 70
ANNEXE 14 AUTRES DOCUMENTS D'ORIENTATION 72

1 MESURES REQUISES

La présente section est subdivisée en trois parties :

1. Exigences du gouvernement fédéral
2. Exigences des gouvernements territoriaux
3. Exigences relatives aux revendications territoriales

Chaque section contient des renseignements détaillés sur les mesures nécessaires que l'exploitant d'un navire à passagers (ci-après simplement « l'exploitant ») et/ou le représentant désigné d'un navire (RDN) ***doit prendre*** avant d'entreprendre un voyage dans l'Arctique canadien.

1.1 EXIGENCES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

1.1.1 Mesures Nécessaires

Pour faciliter le processus de planification de l'exploitation d'un navire à passagers dans l'Arctique canadien, il est souhaitable que le RDN et/ou l'exploitant entre en contact avec tous les ministères et organismes gouvernementaux compétents le plus rapidement possible.

1.1.1.1 12-18 Mois Avant le Voyage

Transports Canada, Région des Prairies et du Nord – Sécurité et sûreté [18].

Ce bureau régional connaît bien le régime régissant la navigation dans l'Arctique canadien et est chargé d'assurer la conformité opérationnelle avec les lois et les règlements qui s'appliquent. Le RDN ou l'exploitant doit fournir à ce bureau l'itinéraire général ou le plan de voyage du navire, notamment les caractéristiques du navire (p. ex., classe renforcée pour les glaces) afin de déterminer si le voyage s'inscrit dans les limites permises d'accès aux zones de contrôle de la sécurité de la navigation du Canada. Le RDN ou l'exploitant doit être en mesure de démontrer que le navire est conforme à tous les règlements qui s'appliquent pour que Transports Canada puisse vérifier cette conformité, le cas échéant. Pour faciliter cette tâche, les renseignements suivants doivent être transmis au gestionnaire, Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada, Région des Prairies et du Nord :

- nom du navire;
- type de navire;
- numéro OMI du navire et indicatif d'appel;
- port et pays d'immatriculation;
- jauge du navire;
- tirant(s) d'eau et zone de bordé renforcé du navire;
- nom de la société de classification;
- classification des glaces;
- itinéraire prévu, notamment points d'embarquement et de débarquement des passagers et dates;
- nombre de passagers et de membres d'équipage;

- propriétaire, agent et/ou RDN (nom, adresse, numéros de téléphone et de télécopieur, adresse électronique, etc

De plus, des copies des certificats et des documents internationaux et canadiens suivants doivent être fournies, le cas échéant :

- Certificat de sécurité pour navire à passagers;
- Certificat de sécurité de construction pour navire de charge;
- Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;
- Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge;
- Certificat international de lignes de charge ou certificat international d'exemption de lignes de charge;
- Certificat international ou Canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
- Certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac;
- Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées;
- Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère et le Code technique de 2008 sur les oxydes d'azote;
- Certificat international et Canadien d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac;
- Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfié en vrac;
- Certification international de sûreté du navire;
- Document de conformité et certificat de gestion de sécurité (Code ISM);
- Certificat de navire polaire;
- Certificat Canadien d'inspection pour un navire à passagers auquel la Convention de sécurité ne s'applique pas et qui a une jauge brute supérieure à 15 tonneaux ou transporte plus de 12 passagers;
- Certificat Canadien d'inspection pour un navire d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux utilisé comme navire ne transportant pas de passagers;
- Certificat Canadien d'inspection pour un navire d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux mais ne dépassant pas 150 tonneaux utilisé comme navire ne transportant pas de passagers;
- Certificat d'indemnisation/assurance contre le nettoyage des incidents de pollution;
- Rapport le plus récent d'inspection de contrôle d'un navire par l'État du port;
- Document d'effectif minimal;
- Certificat de compétence et endossement approprié pour l'équipage incluant les nouveaux endossements pour la navigation polaire.

La Sûreté maritime de Transports Canada doit être avisée longtemps à l'avance pour s'assurer que toutes les questions de sûreté relatives à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* sont réglées comme il se doit.

***Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique** [3,4]*

La Garde côtière canadienne (Centre des opérations dans les glaces) doit également recevoir un plan ou un itinéraire de voyage au début du processus de planification. Le fait de disposer de

ces renseignements parallèlement aux autres activités futures connues du navire dans l'Arctique canadien facilite la planification et le déploiement des brise-glaces disponibles pour la saison à venir.

Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) [10,1]

Étant donné que les navires à passagers qui pénètrent dans l'Arctique canadien ont à bord des personnes de diverses nationalités, les exigences relatives aux douanes et à l'immigration doivent être respectées en conséquence. Toutes les questions préalables relatives aux visas et aux permis de travail doivent donc être adressées à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canda. Les questions relatives à l'importation de biens doivent être adressées à l'ASFC. Cette dernière s'occupera des formalités des douanes et de l'immigration à l'arrivée d'un navire au Canada. Une licence de cabotage devra également être délivrée aux navires battant pavillon étranger qui transporte des passagers entre un port et un autre port au Canada. Ce processus est surveillé par l'Office des transports du Canada, moyennant le soutien de l'ASFC et de Transports Canada.

Affaires mondiales Canada [9]

Les exploitants et les RDN sont invités à fournir des précisions sur leurs itinéraires prévus à Affaires mondiales Canada.

1.1.1.2 10 Mois Avant le Voyage

Service hydrographique du Canada (SHC) [5]

Tous les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes (y compris dans l'Arctique canadien) doivent transporter et utiliser des cartes marines à jour et des publications connexes aux termes du *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*. Étant donné que le SHC diffuse ses cartes marines et ses publications nautiques à plus de 700 distributeurs au Canada et dans le monde entier, l'exploitant ou le RDN est invité à consulter le site Web du SHC pour prendre connaissance d'une liste des fournisseurs qui vendent ces cartes marines et publications nautiques, et de consulter la page Web de la Garde côtière canadienne pour des mises à jour des cartes et des publications nautiques. Tous les avis aux navigateurs (NOTMAR) et tous les avis à la navigation (NOTSHIP) pour le voyage complet doivent être respectés et se trouver à bord.

Gendarmerie royale du Canada (GRC) – divisions territoriales [14, 15, 16]

Il faut contacter les détachements locaux de la GRC et leur fournir l'itinéraire prévu des navires à passagers. Si des armes à feu sont transportées à bord du navire, il faut alors en avertir à la fois la GRC et l'ASFC [1], car des permis sont requis.

Santé Canada

Santé Canada exige que les personnes à bord du navire soient conformes à tous les règlements pertinents en matière de santé et de sécurité. C'est pourquoi il faut fournir un itinéraire.

Signalons que Santé Canada peut inspecter le navire à tout moment durant son voyage afin de s'assurer qu'il est conforme aux règlements appropriés.

Ministère des Pêches et des Océans (MPO) [6]

Si une partie quelconque du voyage prévoit des activités de chasse ou de pêche, il faut contacter le MPO pour obtenir les licences et les permis nécessaires pour chaque personne qui se livre à ce genre d'activité. L'exploitant ou le RDN doit également demander des permis CITES pour chaque passager qui veut exporter des poissons et du gibier en dehors du Canada. Des permis CITES peuvent également être nécessaires si les passagers achètent des objets d'artisanat ou d'art faits à partir de produits animaux, comme des fourrures, des peaux ou des défenses en ivoire.

1.1.1.3 6-8 Mois Avant le Voyage

Parcs Canada [12]

Si l'itinéraire prévoit des visites dans des aires marines nationales de conservation, dans des lieux historiques nationaux et des parcs nationaux, il faut alors contacter Parcs Canada pour les permis et les droits d'entrée et pour prendre connaissance de toutes les conditions nécessaires.

Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Service canadien de la faune (SCF) [7]

Le passage à travers ou la visite de refuges d'oiseaux migrateurs, de réserves nationales de faune et d'aires marines protégées nécessite des autorisations d'ECCC et du SCF.

Transports Canada, Aviation civile, Région des Prairies et du Nord [17]

Pour obtenir des renseignements sur les exigences en vigueur relatives à la délivrance de licences et de permis et sur les règlements qui s'appliquent si l'on entend utiliser des hélicoptères ou des véhicules aériens télépilotés à un point quelconque du voyage, il faut alors également contacter Transports Canada.

1.1.1.4 3 Mois Avant le Voyage

Environnement et Changement climatique Canada, Service canadien des glaces (SCG) [8]

Même si le SCG fournit régulièrement des mises à jour sur les cartes des glaces pour faciliter les opérations tactiques, il faut également le contacter longtemps avant le voyage pour que les cartes historiques puissent être examinées afin de faciliter la planification du voyage.

1.1.1.5 Au Moins 10 Jours Ouvrables Avant L'Arrivée

Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) [1]

Un navire à passagers qui exige l'autorisation de l'ASFC dans les Territoires du Nord-Ouest ou le Nunavut doit s'occuper des formalités de recouvrement des coûts avant l'arrivée. L'Avis préalable à l'arrivée (APA) (formulaire BSF136, Avis préalable à l'arrivée d'un navire de croisière) doit être présenté au bureau de l'ASFC responsable du port où le navire est censé obtenir son dédouanement.

1.1.1.6 Au Moins 96 Heures Avant D'Entrer Dans les Eaux Canadiennes

Centre des services de communications et de trafic maritimes (SCTM) [11]

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada exige des navires qu'ils remplissent un formulaire de rapport d'information préalable à l'arrivée et le fassent parvenir au Centre des SCTM d'Iqaluit au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

1.1.1.7 24-36 Heures Avant L'Arrivée

Agence de la santé publique du Canada (ASPC) [13]

Tous les cas d'affections gastro-intestinales (AGI) doivent être signalés 24 à 36 heures avant l'arrivée dans un port canadien en provenance d'un port étranger. Cela englobe les rapports sur un nombre nul de cas. S'il y a des cas supplémentaires après ce rapport de 24 heures, il faut fournir une mise à jour toutes les quatre heures. Lorsque la mise à jour toutes les quatre heures est faite, elle doit faire état de tous les cas et non pas seulement des cas supplémentaires. En outre, un rapport spécial doit être établi lorsque les affections gastro-intestinales affectent 2 % des passagers ou des membres d'équipage. Il faut conserver à bord du navire la preuve que le rapport a bien été reçu par l'ASPC.

Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)

Les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 300 tonneaux, les navires qui transportent comme cargaison un polluant ou une marchandise dangereuse, ou les navires qui se livrent à certaines opérations de remorquage doivent tous entrer en contact avec le Centre des SCTM d'Iqaluit conformément au NORDREG (en lui fournissant notamment un plan de navigation) avant d'entrer dans la zone NORDREG du Canada (la zone située au nord du 60^{e} parallèle Nord et jusqu'à la limite de la zone économique exclusive du Canada [ZEE]) pour que la Garde côtière canadienne et Transports Canada puisse donner l'autorisation de procéder dans la zone. Ces navires doivent également fournir des rapports quotidiens de position, ou des rapports de déroulement en cas de changement dans le plan de navigation, en addition des rapports à compléter lorsqu'il sera arrêté ou à l'ancre.

1.1.2 Autorisations et Permis Fédéraux

Veuillez consulter l'annexe 3 pour une liste plus complète des exigences fédérales susmentionnées sur la délivrance de permis, de licences et d'autorisations et des exigences en matière d'inspection. Conformément à l'avertissement qui se trouve au début du présent document, vous devez savoir que les renseignements que contient cette annexe ont été recueillis auprès de différents intervenants, notamment des exploitants de navires de croisière, qui sont assujettis à ces exigences. Les exigences peuvent changer fréquemment et bon nombre de ces permis et autorisations sont assortis de conditions. Il relève donc de l'exploitant de connaître et de respecter toutes les conditions pertinentes.

1.2 EXIGENCES DES GOUVERNEMENTS TERRITORIAUX

Les gouvernements territoriaux sont chargés de surveiller toute une diversité d'éléments se rapportant à l'exploitation des navires à passagers dans l'Arctique canadien, notamment, la

gestion de la faune et la gestion des ressources culturelles (p. ex., archéologie, paléontologie, etc.). Au cours de l'étape de planification du voyage, le RDN ou l'exploitant du navire doit entrer en contact avec les gouvernements territoriaux et les autorités locales au sujet des licences et des permis qui s'appliquent, des questions environnementales et d'autres préoccupations. Certaines collectivités de l'Arctique canadien exigent également d'un exploitant ou d'un RDN qu'il obtienne des permis et une lettre d'autorisation avant la visite. Dans certains cas, ces lettres peuvent être exigées au moment de présenter une demande d'autres permis et autorisations. Étant donné que cela varie d'une collectivité à l'autre, veuillez amorcer cette étape longtemps avant la date de commencement de votre voyage.

1.2.1 Nunavut (NU)

Votre premier point de contact doit être CruiseNunavut@gov.nu.ca. Utilisez cette adresse électronique pour toute question sur les exigences générales du Nunavut en matière de permis pour l'exploitation des navires à passagers, notamment des directives et de l'aide à propos de ce processus.

En raison de limites technologiques, le téléphone est souvent le moyen le plus efficace d'entrer en contact avec les collectivités. Au Nunavut, il n'y a pas de permis « propres à une collectivités », même si chaque collectivité située le long de l'itinéraire prévu d'un voyage doit être contactée directement pour savoir si elle exige des autorisations particulières.

À ce stade, il est vivement souhaitable que le RDN commence à préparer un rapport sur le projet conformément aux exigences de la Commission de planification du Nunavut (CPN)/la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER). Vous trouverez de plus amples renseignements sur la façon de préparer un rapport sur le projet à l'adresse

- http://www.nunavut.ca/fr ou http://www.nirb.ca/fr.

1.2.1.1 24 Mois Avant le Voyage

Consultation des collectivités

Contacter chaque collectivité que vous souhaitez visiter. La preuve de ces consultations est exigée pour certains éléments du processus d'examen de la Commission de planification du Nunavut (CPN) [33] et de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) [32]. L'agent local de développement économique (ADE) [20] est un bon premier point de contact.

Une liste à jour des ADE des collectivités se trouve à cette adresse :

- http://www.nunavuteda.com/about-neda/edo-contact-list

1.2.1.2 16 Mois Avant le Voyage

Commission de planification du Nunavut (CPN) [33]

Remarque : À la date de publication du présent document, le plan d'aménagement du Nunavut, même s'il était presque terminé, n'avait pas encore été mis en œuvre. Les secteurs visés par les plans d'aménagement, qui ont des exigences distinctes en matière de conformité pour les activités d'ordre maritime sont North Baffin et Keewatin (Kivalliq).

Les exploitants ou les RDN doivent entrer en contact avec la Commission de planification du Nunavut avant d'entreprendre d'autres formalités de délivrance de permis au Nunavut si :

- c'est leur première visite au Nunavut;
- cela modifie considérablement un projet approuvé au préalable;
- le délai d'approbation existant de la CNER a expiré;
- le projet prévoit une demande visant à déterminer la conformité avec le plan d'aménagement existant, le cas échéant.

Étant entendu que :

- plus la description du projet est détaillée, plus le processus d'examen est simple;
- les résultats positifs de l'évaluation de la conformité sont envoyés à la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) [32] pour un contrôle.

On trouvera de plus amples renseignements sur ce processus dans :

- l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ARTN), article 11 (plan d'aménagement) et article 12 (répercussions de l'aménagement);
- la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut*.

Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) [32]

Sous réserve de l'évaluation positive de la conformité par la CPN [33] (voir ci-dessus), la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER) :

- évalue alors les répercussions biophysiques/socioéconomiques possibles des propositions;
- formule des recommandations et prend des décisions sur les projets qui peuvent aller de l'avant.

En outre :

- la CNER [32] diffuse le projet pour obtenir les observations du public;
- la période d'examen dure officiellement 45 jours, même si les prolongations sont courantes;
- l'approbation d'un projet par la CNER peut durer de nombreuses années;
- les projets approuvés se voient délivrer un rapport de décision préalable qui peut comporter des conditions et modalités.

1.2.1.3 12 Mois Avant le Voyage

Permis d'accès aux terres appartenant aux Inuits

Il existe trois organisations régionales inuites (ORI) :

1. L'Association des Inuits de Qikiqtani [35]
2. L'Association des Inuits de Kivalliq [29]
3. L'Association des Inuits de Kitikmeot [28]

Une fois qu'un projet a été évalué et approuvé par la CPN/CNER, il faut alors communiquer avec les ORI compétentes et leur remettre le même dossier de demande. Cela peut nécessiter la traduction supplémentaire de certaines parties et cela exige l'approbation du Comité communautaire de gestion des terres et des ressources compétent (CCGTR). Le traitement peut

prendre entre deux et quatre semaines (Association des Inuits de Qikiqtani) [35] et cinq et six mois (Association des Inuits de Kivalliq) [29].

Il faut assurer le suivi/la planification constante avec les collectivités.

- Il faut s'assurer que les collectivités sont toujours conscientes de votre désir d'effectuer une visite;
- Il faut déterminer les produits et les services souhaités et négocier le paiement;
- Il faut obtenir une lettre de soutien des bureaux de hameau et/ou de l'organisation des chasseurs et des trappeurs (OCT) [26] des collectivités où vous prévoyez vous rendre.

1.2.1.4 6 Mois Avant le Voyage

Permis de pourvoirie (ministère du Développement économique et des Transports [DET]) [20]

Premier formulaire exigé par le gouvernement du Nunavut pour les navires à passagers qui souhaitent visiter le territoire.

Certificat de conformité à titre de société extraterritoriale (ministère de la Justice – registres juridiques du Nunavut) [22]

Toutes les entités qui se livrent à des activités au Nunavut sont tenues d'être enregistrées dans le registre des sociétés. En tant qu'entreprise ayant son siège à l'extérieur du Nunavut, l'enregistrement à titre de société extraterritoriale garantit la conformité avec la *Loi sur les corporations commerciales*. L'enregistrement ne doit se faire qu'une seule fois.

Protection ou exemption des travailleurs – (Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs [CSTIT]) [36]

Les navires à passagers sont généralement exonérés de la protection de la CSTIT. La protection n'est prescrite que si :

- le navire est immatriculé au Nunavut;
- les propriétaires du navire ont leur siège au Nunavut;
- les travailleurs seront à terre pendant des périodes prolongées.

Contacter la CSTIT pour recevoir une lettre de « détermination d'un navire de croisière de la CSTIT ».

Consentir à la divulgation publique des renseignements touristiques – (DET) [20]

L'exigence doit figurer dans la base de données des exploitants touristiques, des pourvoiries et des établissements du gouvernement du Nunavut qui est accessible au public. Des renseignements sont diffusés aux personnes-ressources des collectivités pour permettre aux résidents et aux comités locaux de se préparer à la prochaine saison touristique.

Rapports de retombées économiques pré-départ – (DET) [20]

Le formulaire pré-départ doit estimer les dépenses prévues du navire pour sa visite dans chaque collectivité prévue.

Permis de visite des lieux archéologiques et paléontologiques (classe 1) (ministère de la Culture et du Patrimoine) [19]

Un permis de classe 1 est un « permis de non-intervention » qui interdit strictement toute perturbation d'un lieu – essentiellement un permis de « regarder sans toucher ». La demande est adressée à la Fiducie du patrimoine inuit (FPI) [27], qui examine, traduit et transmet les demandes aux collectivités situées le long de l'itinéraire prévu. L'évaluation est renvoyée à la FPI, qui transmet la demande au ministère de la Culture et du Patrimoine pour obtenir son approbation définitive (*il faut compter au minimum 90 jours pour le traitement de la demande*).

1.2.1.5 3-4 Mois Avant le Voyage

Permis d'utilisation des parcs territoriaux (ministère de l'Environnement – Division des parcs et des lieux spéciaux) [21]

Il est requis pour les groupes d'au moins 10 personnes qui ont l'intention de visiter un parc quelconque du Nunavut et il nécessite une brève description du projet. Il peut nécessiter l'appui de la collectivité du bureau de hameau local, de l'Organisation des chasseurs et des trappeurs (OCT) ou du Comité communautaire de gestion des terres et des ressources (CCGTR). Il peut exiger une assurance-responsabilité civile complète – couverture minimale de 2 millions de dollars.

Permis d'utilisation d'armes à feu dans un parc (PUP) (ministère de l'Environnement – Division des parcs et des lieux spéciaux) [21]

Une demande de PUP doit être présentée pour chaque personne qui a besoin d'une autorisation pour avoir sur elle une arme à feu dans un parc territorial. Ces demandes doivent comporter des photocopies lisibles :

- du permis du demandeur de posséder des armes à feu;
- de l'enregistrement légal de l'arme à feu ou des armes à feu;
- de la preuve qu'il a mené à terme un cours sur la sécurité des armes à feu;

Un PUP autorise seulement l'utilisation d'une arme à feu pour la protection d'urgence des usagers du parc contre les espèces fauniques dangereuses (*voir annexe 13 – Fiche sur les permis d'armes à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut*).

Permis d'observation de la faune (ministère de l'Environnement – Division de la faune) [23]

Il est obligatoire si l'intention est de filmer, de photographier ou d'observer autrement des espèces fauniques partout au Nunavut et il nécessite une description de l'activité.

1.2.1.6 1 Mois Avant le Voyage

Permis de pêche (ministère de l'Environnement – Division de la faune) [23]

Il faut fournir une liste complète des personnes qui nécessiteront un permis de pêche afin d'en assurer le traitement. Des permis de pêche individuels sont nécessaires pour les passagers et/ou les membres d'équipage.

1.2.1.7 Après le Voyage

Rapports des retombées économiques après le voyage – (DET) [20]

Il faut énumérer le niveau réel des dépenses dans chaque collectivité visitée. Il faut examiner et respecter toutes les exigences en matière de production de rapports figurant sur l'un des permis ou des licences obtenus. Il faut soumettre les rapports 30 jours après la fin du voyage

1.2.2 Territoires du Nord-Ouest (TNO) et Région Désignée des Inuvialuits (RDI)

1.2.2.1 9-12 Mois Avant le Voyage

Consultation des collectivités

Il faut communiquer avec chaque collectivité où vous avez l'intention de vous rendre. Pour les nouveaux exploitants, une pratique exemplaire consiste à établir une relation de travail en rendant visite à chaque collectivité durant la phase de planification. Une preuve des consultations sera exigée dans le cadre des procédures du Comité d'étude des répercussions environnementales (CERE) [41]. L'agent régional de développement économique (ADE) est un excellent premier point de contact.

Vous trouverez une liste à jour des ADE régionaux à l'adresse suivante :

- http://www.iti.gov.nt.ca/fr/services/agents-de-d%C3%...

1.2.2.2 6-8 Mois Avant le Voyage

Il faut mener à bien le processus CERE [41] tel qu'il est décrit dans les Lignes directrices sur le CERE. Évaluation et processus de consultation des répercussions environnementales liées à tout développement commercial/aux activités menées dans la région désignée des Inuvialuits.

1.2.2.3 4 Mois Avant le Voyage

Permis d'exploitant touristique (ministère du Tourisme, de l'Industrie et de l'Investissement des T N.-O. [TII]) [38]

Permis de mener des activités touristiques commerciales et guidées dans les Territoires du Nord-Ouest conformément à la *Loi sur le tourisme*. Le dossier de demande complet fera l'objet d'un processus de consultation.

Contacter l'agent touristique, bureau régional ITI du Delta de Beaufort :

- par téléphone au 867-777-7196 ou
- par courriel à l'adresse suivante : http://www.iti.gov.nt.ca/fr/services/permis-d%E2%80%99exploitation-d%E2%80%99entreprise-touristique.

Permis de visite des lieux archéologiques et patrimoniaux (Centre du patrimoine Septentrional du Prince de Galles dans les T.N.-O.) [47].

Permis de mener des activités commerciales dans les lieux archéologiques des Territoires du Nord-Ouest conformément au *Règlement sur les sites archéologiques*. Le dossier de demande dûment rempli fera l'objet d'un processus de consultation.

L'autorité à contacter dépendra du lieu (secteur) et de l'ampleur du projet. Pour obtenir plus de précisions, veuillez consulter l'adresse suivante :

- https://www.pwnhc.ca/fr/programmes-des-sites-culturels/archeologie/.

1.2.2.4 3 Mois Avant le Voyage

Demande d'utilisation des terres (Administration du territoire des Inuvialuits) [43]

Permis de mener des activités commerciales sur les terres privées des Inuvialuits. Le dossier de demande dûment rempli fera l'objet d'un processus de consultation

Contacter l'Administration du territoire des Inuvialuits :

- par téléphone au 867-977-7100 ou
- par courriel à l'adresse suivante : http://www.inuvialuitland.com/

1.2.2.5 2 Mois Avant le Voyage

Exigences d'admissibilité dans les parcs territoriaux et les refuges de la faune (effectifs des parcs et des sites-Nord, T.N.-O.) [46]

Permis de mener des activités commerciales dans les Territoires du Nord-Ouest conformément à la *Loi . . les parcs*. Le dossier de demande dûment rempli fera l'objet d'un processus de consultation.

Contacter le gestionnaire des parcs, bureau TII régional du Delta de Beaufort :

- par téléphone au 867-777-7196.

Licence d'exploitation pour l'accès aux collectivités (Affaires municipales et communautaires du GTNO [AMAC]) [45]

Un permis est exigé pour chaque collectivité visitée, conformément à la *Loi sur les entreprises*. Toutes les collectivités qui accueillent des navires de croisière dans les T.N.-O. délivrent leurs propres licences commerciales. Le dossier de demande dûment rempli fera l'objet d'un processus de consultation.

Veuillez-vous adresser au bureau de hameau compétent. Vous trouverez les personnes-ressources en consultant le lien ci-dessous :

- http://www.maca.gov.nt.ca/fr/community-contact-listing

1.2.2.6 Après le Voyage

Il faut examiner et respecter toutes les exigences en matière de rapports figurant sur tous les permis ou licences obtenus.

1.2.3 Territoire du Yukon

Veuillez contacter directement le gouvernement du Yukon pour déterminer les permis et les autorisations qui peuvent être nécessaires pour la visite d'un navire à passagers.

Renseignements généraux - 867-667-5811 ou 867-667-5812
Courriel - inquiry.desk@gov.yk.ca
Site Web - http://www.gov.yk.ca/fr/index.html

1.3 ACCORDS SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES

1.3.1 Exigences

Les exploitants et les RDN doivent savoir que la plupart des voies navigables dans l'Arctique canadien sont visées par des accords détaillés sur les revendications territoriales. Ces accords englobent des processus réglementaires. Plusieurs de ces accords entre le gouvernement du Canada et les Inuits ou les Premières Nations ont entraîné la création de conseils indépendants de cogestion chargés :

- de la planification de l'utilisation des terres, des évaluations environnementales,
- des permis d'utilisation des terres/de l'eau;
- de la gestion des ressources halieutiques et fauniques.

Il se peut que ces processus doivent être satisfaits avant que le gouvernement ne puisse octroyer ou délivrer les licences, les permis ou les approbations nécessaires à l'exploitation des navires à passagers. Ces permis et autres approbations ne sont pas valables tant qu'ils n'ont pas été vérifiés et examinés par le Conseil du Nunavut chargé de l'examen des répercussions [41] et le Comité d'étude des répercussions environnementales (Territoires du Nord-Ouest). Les exploitants et les RDN doivent prévoir suffisamment de temps pour ces processus dans leurs calendriers globaux d'octroi de permis.

Il est donc vivement recommandé que les exploitants et les RDN communiquent avec les administrateurs des revendications territoriales très tôt dans le processus de planification pour déterminer les mesures qui doivent être prises. La plupart des collectivités de l'Arctique canadien sont heureuses d'accueillir des visiteurs, sous réserve qu'elles soient contactées longtemps à l'avance et qu'elles aient la chance de se préparer à l'accueil des visiteurs.

Des autorisations et des permis d'accès aux terres appartenant aux Inuits, administrées par les associations régionales des Inuits sont exigés au Nunavut. Avant de déposer des déchets dans les décharges locales, il faut obtenir l'autorisation du hameau local et des gouvernements territoriaux.

Une liste actuelle des accords sur les revendications territoriales dans l'Arctique canadien se trouve à l'annexe 9. Pour les besoins du présent document, on se concentrera sur les accords qui englobent le littoral de l'Arctique canadien. Si un exploitant ou un RDN planifie des activités à l'intérieur des terres, il doit alors consulter la carte qui se trouve à l'annexe 10 pour déterminer si d'autres accords sur les revendications territoriales s'appliquent.

1.3.2 Accord Sur les Revendications Territoriales du Nunavut (ARTN)

L'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut a été signé en 1993 et il couvre environ 45 % de l'Arctique canadien. (Consulter l'annexe 10 -- L'ARTN est le secteur couleur rouille qui figure sur la carte). Pour les navires qui envisagent une visite au Nunavut, les demandes doivent être déposées à la Commission de planification du Nunavut (CPN) [33].

La CPN établira si la croisière envisagée est conforme aux plans d'utilisation des terres qui s'appliquent (*remarque : les zones marines figurent dans les plans sur l'utilisation des terres*) et si la proposition nécessite une évaluation (évaluation des répercussions) par le Comité du Nunavut chargé de l'examen des répercussions (CNER) [32]. Si une évaluation est nécessaire, la CPN fera parvenir la proposition de projet et les décisions qui s'y rattachent au CNER à la conclusion de son processus.

La CPN et le CNER disposent chacun de 45 jours pour administrer leurs processus respectifs, sans compter le temps supplémentaire qu'il faut pour remédier aux renseignements manquants. Dans la plupart des cas, les navires qui planifient une visite dans des sites culturels, patrimoniaux ou d'autres sites de conservation sont considérés comme des « projets » en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut* (NuPPAA) et devront présenter des demandes à la fois à la CPN et au CNER. Les ministères et organismes gouvernementaux n'ont pas le droit de délivrer les permis, les licences et les approbations requis tant que les processus de la CPN et du CNER n'ont pas abouti.

Au besoin, les processus de la CPN et du CNER doivent être terminés avant que les permis fédéraux et territoriaux délivrés au titre des activités menées dans la région désignée du Nunavut ne soient valides. Le processus d'évaluation du CNER prévoit une période de consultation du public et exige la présentation de renseignements à l'appui en anglais et en inuktitut/innuinnaqtun.

Pour obtenir plus de précisions sur les processus de la CPN et du CNER, veuillez consulter la *Loi sur la planification et l'évaluation des projets au Nunavut* (NuPPAA). Les processus de la CPN peuvent prendre jusqu'à 45 jours tandis que ceux du CNER peuvent prendre 45 jours supplémentaires. Ces échéanciers reposent sur la réception par la CPN et le CNER des dossiers de demande dûment remplis par les exploitants. Les dossiers de demande dûment remplis peuvent être assez longs, de sorte qu'il faut prévoir suffisamment de temps pour traiter la demande et fournir tous les renseignements nécessaires. Les renseignements et les documents manquants entraîneront des retards et prolongeront les délais ci-dessus.

1.3.3 Convention Définitive des Inuvialuit (CDI)

En 1984, la Convention définitive des Inuvialuit (CDI) a été le premier accord détaillé sur les revendications territoriales signé au nord du 60^{e} parallèle et qui vise environ 20% de l'Arctique canadien. *(Consulter l'annexe 10 – La CDI est la région colorée en bleu vif sur la carte.)*

Aux termes de la CDI, six (6) régimes de cogestion ont été établis à titre de gérants des terres et de l'environnement. Pour les RDN et les exploitants qui envisagent de naviguer dans les eaux de la région désignée des Inuvialuits (RDI) ou de rendre visite à des lieux d'intérêt de la RDI, ou encore de visiter des collectivités de la RDI, le Comité d'étude des répercussions

environnementales (CERE) est le gardien aux termes de la CDI qu'il y a lieu de contacter. Le dossier doit être ouvert, et le processus de CERE doit être satisfait avant que le moindre permis ou licence ne puisse être délivré par les organes de réglementation.

1.3.4 Comité D'Étude des Répercussions Environnementales (CERE)

Le mandat du CERE tombe sous le coup de la Convention définitive des Inuvialuit (CDI), paragraphe 11(36), qui prévoit, « [...] aucune licence ou approbation ne sera délivrée qui aura pour effet de permettre à l'aménagement prévu d'aller de l'avant à moins que les dispositions du paragraphe 11(36) de la CDI n'aient été respectées ».

Cette conformité exige en partie que les autorités donnent préavis des demandes de licences, de permis ou d'autres autorisations au CERE. Toutes les demandes d'aménagement prévu (y compris l'exploitation de navires de croisière) doivent être examinées par le CERE pour déterminer si elles doivent faire l'objet d'une évaluation des répercussions environnementales. Dans le cadre du processus d'évaluation et d'examen plus vaste des répercussions environnementales, le CERE est tenu d'assumer ses rôles et responsabilités de manière raisonnable et efficace, conformément aux exigences de la CDI. La CDI prévoit que le processus d'examen des répercussions environnementales doit tenir compte de deux éléments :

- Si un aménagement prévu risque d'avoir d'importantes répercussions environnementales néfastes;
- Si un aménagement quelconque, à même d'entraîner des répercussions environnementales néfastes, risque d'avoir des répercussions néfastes importantes sur la récolte actuelle ou future d'animaux sauvages.

Les exploitants doivent ouvrir un dossier dans le registre du CERE au moins 150 jours avant le commencement de leur voyage. Il est vivement conseillé à l'exploitant ou au RDN d'entrer en contact avec le coordonnateur du CERE avant l'ouverture du dossier, car le coordonnateur est la personne la mieux placée pour aider à gérer un dossier.

Les exploitants doivent présenter leur itinéraire et leurs plans au Secrétariat mixte au moins 120 jours avant le début de leur voyage. Ces précisions seront soumises à l'examen du Comité d'étude des répercussions environnementales (CERE) [52]. Si le Comité estime que le projet risque d'avoir d'importantes répercussions environnementales néfastes, il adressera alors le projet au Conseil d'examen des répercussions environnementales (CERE) [41] pour le soumettre à une évaluation et à un examen plus approfondis.

Le processus du CERE consiste partiellement à inviter le public à participer à un processus d'examen environnemental du projet envisagé. Cela peut se dérouler d'un certain nombre de façons, notamment par la tenue d'audiences publiques. Si des audiences publiques sont organisées, elles ont lieu généralement dans la collectivité qui est le plus touchée par le projet envisagé. Après avoir recueilli des renseignements, le CERE prépare un rapport final avec ses recommandations qui sont soumises à l'autorité fédérale. L'autorité fédérale décide alors d'accepter, de modifier ou de rejeter ces recommandations. Aucun permis ou licence ne sera délivré sans approbation définitive. Les navires qui ne transportent pas de passagers payants (c.-à-d. les embarcations de plaisance) sont exonérés du processus d'examen ci-dessus.

1.3.5 Accord Sur les Revendications Territoriales des Inuit du Nunavik (ARTIN)

L'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik vise la portion méridionale du détroit d'Hudson, y compris de la baie d'Ungava, de l'île Manse et il enveloppe la côte Est de la baie d'Hudson jusqu'à la baie James à proximité de la collectivité de Chisasibi (Québec). *(Consulter l'annexe 10 – L'ARTIN est la zone colorée en rose vif sur la carte.)*

L'Accord sur les revendications territoriales porte création de la Commission d'aménagement de la région marine du Nunavik (CARMN), dont le mandat est d'établir les politiques et les priorités pour la région désignée du Nunavik (RDN). Dans la mesure du possible, la CARMN adopte et utilise les mêmes règlements et règles que la Commission de planification du Nunavut. Si vous envisagez un voyage dans cette région, veuillez-vous adresser à la CARMN pour obtenir des précisions sur les permis, les autorisations et les processus.

Certaines des îles du détroit d'Hudson sont également gérées conjointement par le Nunavut et le Nunavik. Le CERE et la CRMNER ont en place un protocole d'entente qui permet la coordination des projets qui se déroulent à proximité des frontières respectives de chaque administration ou dans les deux régions. Si l'examen de la CRMNER et de la CRRN est nécessaire, un certain niveau de coordination sera indispensable.

1.3.6 Accord Sur les Revendications Territoriales de la Région Marine D'Eeyou (ARTRME)

L'Accord sur les revendications territoriales de la région marine d'Eeyou vise la zone située au large d'Eeyou Istchee. *(Consulter l'annexe 10 – La NILCA est la région illustrée en brun sur la carte.)* Cette région, connue sous le nom de région marine d'Eeyou (RME) a toujours été occupée et utilisée par les Cris.

Cet accord porte création de la Commission de la région marine d'Eeyou chargée de l'examen des répercussions (CRMEER) [25], qui a pour mandat de protéger et de promouvoir le bien-être actuel et futur des résidents de la RME et de protéger l'écosystème de la RME. Au moment de planifier un voyage dans cette région, veuillez contacter la CRMEER le plus rapidement possible pour lui faire connaître vos plans. Il se peut que les activités que vous prévoyez doivent subir un processus d'examen et de consultation, lequel peut prendre plusieurs semaines.

1.3.7 Accord Sur les Revendications Territoriales des Inuit du Labrador (ARTIL)

La Division des terres du gouvernement du Nunatsiavut [30] est chargée de gérer l'utilisation et l'accès aux terres des Inuits du Labrador. Les terres des Inuits du Labrador sont définies dans l'Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador. *(Consulter l'annexe 10 – L'ARTIL est la zone illustrée en orange sur la carte.)*

L'Accord détermine qui peut avoir accès aux terres des Inuits du Labrador, à quelles fins et selon quelles conditions. La Division des terres est en passe de créer un régime d'administration des terres afin d'assurer le respect de l'accord, et de se protéger contre l'utilisation inappropriée des terres et des ressources. Les exploitants ou les RDN sont invités à contacter la Division des terres pour obtenir plus de précisions.

1.3.8 Accords Sur les Revendications Territoriales du Yukon

Il existe actuellement 11 accords sur les revendications territoriales au Yukon. La Convention définitive des Inuvialuit (CDI) couvre le Versant Nord du Yukon, qui s'étend de l'Alaska en passant par les Territoires du Nord-Ouest et qui englobe la partie la plus septentrionale du territoire du Yukon, de même que la mer de Beaufort attenante et les îles situées à proximité et au large du littoral.

Le Comité d'étude des répercussions environnementales (CERE) [52] examine les projets qui se déroulent sur le Versant Nord du Yukon. Consulter la section consacrée à la Convention des Inuvialuits pour obtenir plus de précisions. Le Conseil d'évaluation environnementale et socioéconomique du Yukon (CEESEY) [55] peut devoir examiner un projet ou une activité avant que les organes de réglementation ne délivrent des permis et des autorisations. Veuillez contacter directement le CEESEY à l'adresse http://www.yesab.ca pour déterminer si le voyage que vous envisagez doit subir ce processus d'examen.

2 PRATIQUES EXEMPLAIRES DE GESTION

La section qui suit contient des renseignements que les exploitants et les RDN de navires à passagers sont volontairement *invités* à respecter durant la planification d'un voyage et l'exploitation de leur navire dans l'Arctique canadien. Ces pratiques exemplaires de gestion ont été établies au cours des consultations avec les représentants des collectivités de l'Arctique canadien et d'autres intervenants, et viennent s'ajouter aux exigences réglementaires obligatoires dont il est question dans les sections qui précèdent.

En outre, le gouvernement du Nunavut a établi un Code de conduite distinct pour les exploitants de navires et les visiteurs. Bien que ce document soit rédigé à propos des opérations dans le Nunavut, beaucoup des renseignements fournis s'appliquent néanmoins à d'autres régions de l'Arctique canadien. Veuillez consulter l'annexe 12 pour obtenir de plus amples renseignements sur ce document.

2.1 MOBILISATION COMMUNAUTAIRE ET SENSIBILITÉ CULTURELLE

L'arrivée d'un navire (à passagers ou autre) est un grand événement pour les résidents des collectivités de l'Arctique canadien. Toutefois, les arrivées imprévues peuvent ressembler à des invités qui se présentent inopinément à la porte. C'est pourquoi il est prudent de contacter les collectivités que vous envisagez visiter à l'avance pour qu'elles puissent se préparer en conséquence. Par exemple :

- Selon les activités prévues, il se peut qu'une collectivité doive faire venir de la nourriture et des fournitures supplémentaires par bateau ou par avion.
- Il faut également prévoir amplement de temps pour planifier les activités et les présentations culturelles et pour former les bénévoles de la collectivité.

Les membres de la collectivité souhaitent souvent la bienvenue aux visiteurs et profitent de l'occasion pour leur partager leur hospitalité, leur culture et leur connaissance de l'Arctique. Dans de nombreuses collectivités, la vie consiste toujours à mener des activités traditionnelles; à pratiquer la chasse, la pêche et à manger de la nourriture traditionnelle. Il est donc important que les visiteurs soient respectueux et sensibles sur le plan culturel de ces activités et des gens qui les vivent au quotidien.

2.2 DURÉE DES VISITES DANS LES COLLECTIVITÉS

Au moment de planifier une visite dans une collectivité, il est important de tenir compte du nombre d'activités et de présentations prévues, de la mobilité des passagers et du temps de trajet entre certains lieux situés dans une collectivité afin de déterminer le temps nécessaire pour chaque visite. Le fait de prévoir trop peu de temps obligera les visiteurs à se presser et à ne pas entièrement jouir de leur expérience dans la collectivité, alors que le fait de laisser débarquer un trop grand nombre de visiteurs en un délai trop court peut souvent être ressenti comme une invasion par la collectivité et les fournisseurs de services.

Avant une visite prévue, les exploitants et les RDN sont invités à entrer en rapport avec la collectivité six mois à l'avance pour s'enquérir de son potentiel et de sa capacité à accueillir des visiteurs, et pour se renseigner :

- Sur la disponibilité et l'emplacement des infrastructures maritimes afin de permettre le débarquement en toute sécurité des visiteurs;
- Sur la préférence de la collectivité pour le nombre de visiteurs qui doivent débarquer à un moment donné, et la fréquence et la durée de chaque visite;
- Sur l'équilibre parfait entre les besoins opérationnels d'un navire, les possibilités qui s'offrent aux passagers (p. ex., l'expérience des visiteurs) et les préférences de la collectivité.

2.3 ACCORDS SUR LES SERVICES COMMUNAUTAIRES

La planification d'une visite dans une collectivité prend du temps et entraîne des coûts pour la collectivité, le RDN et l'exploitant. Au stade de la planification, un « Accord sur les services communautaires » doit être rédigé pour que toutes les parties connaissent et comprennent les attentes mutuelles. À tout le moins, ces accords doivent préciser :

- Le moment et la date de la visite;
- Le nombre de passagers dont on prévoit le débarquement à terre;
- Les types de services que la collectivité doit fournir (p. ex., transports, Internet, repas, bancs, cartes, etc.);
- Les types de divertissements et d'activités culturelles prévus;
- Une ventilation des coûts de chaque activité;
- Les modalités de paiement;
- Les conditions sur la façon ou le moment où l'accord peut être modifié ou annulé.

Néanmoins, même avec une planification préalable approfondie, des changements sont parfois nécessaires ou inévitables. Il est donc essentiel qu'il y ait une bonne relation de travail et des communications fréquentes entre le RDN et la collectivité pour prévenir et régler les éventuels problèmes à même de survenir. Au cas où la visite d'une collectivité devrait être modifiée ou annulée (à cause de verglas ou des conditions météorologiques), l'exploitant doit le laisser savoir à la personne-ressource de la collectivité le plus rapidement possible.

2.4 INFRASTRUCTURES

Les exploitants doivent savoir que les infrastructures dans la plupart des collectivités de l'Arctique sont très limitées. Dans bien des lieux, cela a des répercussions directes sur le nombre de passagers qui peuvent descendre à terre à un moment donné. Le fait de collaborer avec les autorités locales dès le début du processus de planification contribue à soulager les éventuels problèmes.

Les lieux de mouillage des navires à proximité des collectivités sont souvent très limités. Ayant moins à voir avec la profondeur d'eau disponible, ces lieux sont généralement limités à cause des zones traditionnelles prédominantes de récolte de subsistance utilisées par les membres de la collectivité. Ces pourquoi les exploitants doivent collaborer avec la collectivité à l'avance pour trouver un lieu de mouillage qui convient à leur navire et qui permet le mouillage du navire en toute sécurité en plus d'éviter les conflits avec les activités de la collectivité. Ces

renseignements peuvent être intégrés dans l'Accord sur les services communautaires et ils profitent également aux opérations de sûreté de la collectivité exigibles en vertu de la législation canadienne.

2.5 DISPOSITIONS ET RAVITAILLEMENT D'UNE COLLECTIVITÉ

Les collectivités de l'Arctique canadien sont tributaires des liaisons maritimes saisonnières et des services de fret aérien tout au long de l'année pour se ravitailler en nourriture, en carburant et en toutes sortes d'autres fournitures. Ces activités de ravitaillement nécessitent une planification préalable importante, elles sont souvent extrêmement coûteuses et sont régulièrement soumises à des limites de charge et à des horaires de livraison préétablis.

Si un navire à passagers a besoin de carburant ou d'autres provisions, le RDN ou l'exploitant doit contacter la collectivité à l'avance pour déterminer si elle peut subvenir à leurs besoins. Si cela est impossible, le RDN ou l'exploitant doit prendre des dispositions pour que les fournitures nécessaires soient livrées à un endroit préétabli par une société de distribution qui se spécialise dans la logistique dans l'Arctique canadien.

2.6 OPÉRATIONS DE RAVITAILLEMENT EN PÉTROLE ET EN GAZ

Les collectivités de l'Arctique canadien comptent sur la livraison de pétrole et de gaz par des navires-citernes. Durant le processus de transbordement du carburant, les conduites de carburant flottent près de la surface de l'eau. Il faut donc faire preuve d'une extrême prudence lorsqu'on navigue dans la région où un navire-citerne transborde du carburant. Des incidents de pollution se sont produits là où des navires à passagers ou leurs ravitailleurs heurtent et endommagent des conduites de carburant.

Les compagnies de navigation qui s'occupent des services de ravitaillement en carburant des collectivités de l'Arctique canadien font connaître leurs horaires de navigation avant les opérations de ravitaillement. Ces calendriers peuvent aider les exploitants et les RDN à savoir où et quand ces activités de ravitaillement ont lieu pour que les navires à passagers puissent trouver des lieux de mouillage qui conviennent et assurer le débarquement des passagers en toute sécurité.

2.7 SERVICES DANS LES COLLECTIVITÉS

2.7.1 Transports

Dans bien des collectivités de l'Arctique canadien, les options de transport sont souvent limitées. Une fois dans la collectivité, la marche à pied est le moyen de transport le plus courant. Il se peut que les gens aient accès aux taxis et aux fourgonnettes, mais il faut prendre des dispositions préalables. Par ailleurs, ces véhicules peuvent entraîner des coûts supplémentaires. Le RDN ou l'exploitant doit discuter et s'occuper des formalités de transport dans la collectivité au stade de la planification six mois à l'avance.

Il est par ailleurs souhaitable que l'exploitant discute des options limitées de transport avec les passagers avant la visite d'une collectivité. Les exploitants doivent prévenir les passagers qu'il se peut qu'ils doivent parcourir de longues distances à pied sur une surface recouverte de

gravier, un sol rocailleux ou une pente abrupte dans le cadre des activités prévues dans une collectivité.

2.7.2 Internet

Bien que les collectivités de l'Arctique canadien aient accès à Internet, la bande passante est souvent de largeur très limitée. Certaines collectivités sont assujetties à une limite mensuelle de la quantité d'accès Wi-Fi disponible. Le fait de dépasser cette limite coûte cher, et peut empêcher les membres de la collectivité d'avoir accès à Internet pour le travail, l'école et les loisirs. Les exploitants doivent conseiller aux passagers et aux membres d'équipage de n'utiliser le service Wi-Fi qu'à bord du navire s'il est disponible. Les passagers ne doivent donc pas s'attendre à un accès Wi-Fi et doivent éviter de s'en servir pendant qu'ils visitent une collectivité.

2.7.3 Services Médicaux

Les services médicaux sont fournis par les centres de santé locaux par des infirmiers communautaires. Ces services sont limités. Les graves urgences médicales sont aiguillées vers les plus grandes collectivités qui disposent d'hôpitaux et qui sont accessibles par ambulance aérienne. Les exploitants et les RDN doivent conseiller aux passagers et aux membres d'équipage de contracter une assurance médicale suffisante qui défraiera les coûts d'un vol MEDEVAC, le cas échéant.

Dans le cadre de leur planification à l'avance de six mois avec une collectivité, les RDN et les exploitants doivent demander quels services médicaux sont disponibles et planifier la visite en conséquence, notamment prévoir des services médicaux privatifs à bord du navire.

2.8 CONSIDÉRATIONS D'ORDRE ÉCONOMIQUE

2.8.1 Services Bancaires

Dans les plus petites collectivités de l'Arctique canadien, il n'existe pas de banques et de change de devises. Les exploitants doivent donc aviser les passagers de cette limite et les inciter à changer les devises étrangères avant d'arriver dans les collectivités.

2.8.2 Guichets Automatiques

Même si l'on trouve des guichets automatiques dans les collectivités de l'Arctique canadien, les exploitants et les RDN doivent avertir les passagers que les membres de la collectivité sont tributaires de ces guichets pour avoir accès à des espèces. Cela est d'autant plus vrai que les hameaux sont plus petits, où il ne peut y avoir qu'un seul guichet automatique. Ces guichets disposent de fonds limités. Les passagers sont donc invités à retirer des espèces dans les plus grands centres et éviter d'utiliser les guichets automatiques des collectivités s'ils le peuvent.

2.8.3 Cartes de Crédit

Les cartes de crédit sont une option pratique qui remplace les devises pendant un voyage. Il arrive toutefois qu'il y ait des problèmes lorsque les voyageurs essaient d'utiliser des cartes de crédit étrangères dans les collectivités pour y faire des achats. Certaines cartes de crédit ne

peuvent pas être traitées à l'aide des systèmes que l'on trouve généralement dans les magasins de l'Arctique canadien. Les exploitants ou les RDN doivent conseiller aux passagers de s'assurer que leurs cartes de crédit sont compatibles et fonctionneront au Canada avant d'entamer leur périple.

Les exploitants ou les RDN doivent également déterminer si d'autres modalités de paiement peuvent être utilisées au cas où un passager souhaiterait acheter des objets d'artisanat à des artistes locaux de la collectivité. Le fait de payer un artiste directement par carte de crédit n'est sans doute pas une option, mais il est possible d'utiliser les ressources existantes dans la collectivité. Les exploitants ou les RDN doivent discuter des options avec l'agent de développement économique de la collectivité au stade de la planification afin d'examiner ces possibilités.

2.8.4 Frais de Service

De nombreuses collectivités ont imposé des frais aux navires à passagers afin d'aider à défrayer les coûts des services dont les passagers se prévalent dans la collectivité. Ces frais peuvent être calculés comme des droits forfaitaires ou dépendre du nombre de personnes qui descendent à terre. L'exploitant ou le RDN doit contacter chaque collectivité qu'il envisage visiter pour déterminer :

- si des frais seront facturés au titre des services;
- la façon dont les frais seront calculés;
- les précisions sur les services fournis;
- la façon et le moment où ces frais doivent être réglés.

Ces frais sont payables à la collectivité, peu importe que certains ou tous les services aient été utilisés. Si des frais s'appliquent, ils doivent être inclus dans l'Accord sur les services communautaires.

2.8.5 Autres Retombées Économiques

Les retombées économiques de la visite d'un navire à passagers dans une collectivité de l'Arctique canadien ne se limitent pas à la quantité d'argent qui résulte d'un événement ou d'une visite. Dans bien des cas, les retombées économiques sont indirectes, mais tout aussi précieuses. On trouvera ci-dessous certaines idées éventuelles que les RDN et les exploitants pourront vouloir inclure dans le cadre de la planification de leur voyage pour améliorer l'expérience des passagers :

- songer à engager des guides locaux appartenant aux collectivités;
- ajouter « des aliments traditionnels » (comme de l'omble de l'Arctique ou du caribou) comme option de repas;
- avoir recours à des historiens locaux pour élaborer les programmes de loisir à bord ou comme conférenciers invités, etc.

Le débat au sujet des retombées économiques possibles pour une collectivité doit survenir au stade de la planification, soit au moins six mois avant la visite. Les éléments identifiés, moyennant l'accord de l'exploitant/RDN et de la collectivité, doivent être inclus dans l'Accord sur les services communautaires ».

2.9 LIEUX ARCHÉOLOGIQUES ET PATRIMONIAUX

De nombreux lieux archéologiques et patrimoniaux parsèment l'Arctique canadien. Ces lieux sont le fruit de siècles d'habitation et d'exploration. Ces lieux sont protégés par la loi et ne doivent pas être dérangés. Les chefs d'expédition, les guides et les conférenciers des lieux patrimoniaux doivent s'assurer que des mesures sont prises pour en assurer la protection. Il est interdit d'enlever, de modifier ou de détruire des objets de ces lieux. Il faut faire preuve d'une grande prudence, car la circulation des piétons peut endommager le sol et la végétation.

Les RDN et les exploitants doivent prévenir les passagers que le fait de déranger, de détruire ou de modifier les lieux archéologiques ou patrimoniaux peut entraîner des frais et des amendes. Les RDN et les exploitants doivent faire valoir que l'accès à ces lieux doit toujours être considéré comme « un privilège ». Il est vivement conseillé d'avoir recours à des guides locaux qui connaissent toute l'importance de ces lieux pour leur collectivité et qui savent comment les visiter et les protéger en vertu de la loi. Au Nunavut, la Fiducie du patrimoine inuit (FPI) [27] peut vous aider à trouver des guides inuits.

2.10 FAUNE

L'Arctique canadien abrite toute une diversité d'espèces de mammifères, d'oiseaux et de poissons dont beaucoup peuvent s'avérer dangereux si l'on ne prend pas de précautions suffisantes. Il faut donc planifier les voyages en s'attendant à rencontrer des espèces fauniques locales, notamment des renards polaires, des loups et des hermines. La plupart de ces animaux ont peur de l'être humain et ne présentent généralement pas de menace; toutefois, les phoques et les morses peuvent représenter une menace et sont des chasseurs d'une extrême agilité dans l'eau et sur terre, soyez donc vigilants.

La menace la mieux connue est l'ours polaire. Les ours polaires passent la majeure partie de leur temps sur la banquise à chasser les phoques et ne manifestent aucune peur de l'être humain. Ils peuvent s'en approcher parce qu'ils ont faim, qu'ils sont agressifs ou tout simplement curieux. Un officier de pont 24 heures par jour est une bonne idée, car les ours polaires peuvent nager et monter à bord des plus petits navires et des remorqueurs. Les passerelles doivent être entièrement démontées la nuit lorsque le navire est à l'arrêt. Les escaliers doivent également être en position remontée durant la journée.

Les exploitants doivent organiser une séance d'information sur la sécurité de la faune à l'intention des passagers et des membres d'équipage au commencement du voyage. Cette séance doit porter sur :

- les différents types d'espèces fauniques dans la région;
- l'explication des dangers que peut représenter la faune;
- les procédures de sécurité à suivre en cas de rencontre avec des espèces fauniques.

Toutes les observations d'espèces fauniques doivent :

- se faire à une distance sécuritaire,
- être conformes aux lois sur la gestion de la faune;
- être conformes aux exigences mentionnées dans les accords sur les revendications territoriales.

Les rapports avec les espèces fauniques sont vivement déconseillés pour des raisons de sécurité, pour leurs effets sur la faune et leurs répercussions sur les activités traditionnelles de récolte.

En outre, le Manuel sur le milieu marin, qui est une publication du ministère des Pêches et des Océans (MPO), comporte des lignes directrices sur la façon de se comporter à proximité de la faune. Sous réserve de la sécurité de la navigation, les exploitants doivent :

- réduire les nuisances acoustiques;
- réduire la puissance des machines et ralentir la vitesse de passage;
- abandonner l'utilisation des systèmes auxiliaires qui font du bruit (p. ex., les systèmes de barboteur);
- suspendre brièvement les opérations lorsque le navire rencontre des espèces fauniques à la surface des glaces, afin de leur permettre de quitter le secteur sans s'enfuir;
- passer le long de la lisière des glaces le plus rapidement et le plus directement possible;
- éviter les concentrations visibles de tanières d'animaux dans la mesure du possible;
- collaborer avec les collectivités situées le long de l'itinéraire prévu d'un navire pour recueillir des données en temps réel et éviter le risque de perturber les activités de pêche/chasse ou les trappeurs sur la glace;
- choisir les itinéraires de manière à minimiser les interactions possibles entre le navire et des éléments précieux de l'écosystème.

Les exploitants doivent également savoir qu'aux termes du *Règlement sur les mammifères marins* (RMM), article 7, « Il est interdit d'importuner un mammifère marin, sauf lors de la pêche des mammifères marins autorisée par le présent règlement ». Importuner englobe tout acte délibéré ou négligent qui aboutit à la perturbation de leur comportement normal. Les personnes qui enfreignent ce règlement seront jugées coupables d'un délit aux termes de la *Loi sur les pêches*. On trouvera de plus amples renseignements sur la sécurité et la faune à l'annexe 14.

2.11 FORMATION, ÉDUCATION ET SENSIBILISATION

L'exploitation d'un navire de tout type dans l'Arctique canadien peut présenter des difficultés. Les immenses distances entre les collectivités, l'état des glaces qui ne cesse de changer et les infrastructures limitées ne sont que quelques-uns des facteurs dont il faut tenir compte au moment de planifier un voyage. Pour le capitaine et les officiers du pont, il est essentiel d'avoir l'expérience de la navigation dans les glaces et des préparatifs préalables. Il est important que le capitaine et les officiers soient prêts :

- en suivant la formation de base et avancée sur la navigation dans les glaces, qui est prescrite;
- en analysant toutes les cartes marines pour connaître leur itinéraire prévu;
- en lisant les directives de navigation pour les secteurs situés le long de l'itinéraire;
- en ayant une connaissance pratique des publications et des ressources qui doivent se trouver à bord. (Voir le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* pour obtenir d'autres précisions.)

En outre, il est vivement souhaitable que le capitaine, les officiers et le navigateur dans les glaces passent un certain temps à simuler des scénarios de navigation dans les glaces dans un

simulateur de navire capable de démontrer avec efficacité les risques des glaces, des conditions météorologiques et d'autres risques de navigation avant le voyage. Le fait de simuler une série de situations dans le simulateur, ce qui consiste à dialoguer avec des instructeurs aguerris, est un excellent moyen d'aiguiser ses compétences et de s'exercer dans un milieu sécuritaire.

2.12 EXPLOITATION DES NAVIRES

2.12.1 Rejets D'Eaux Usées

Les exploitants de navires sont invités à respecter les pratiques exemplaires au moment de rejeter des eaux usées (p. ex., les eaux des éviers et des baignoires). Une pratique exemplaire idéale consiste à interdire rigoureusement le rejet des eaux usées non traitées dans quelque cas que ce soit lorsqu'on navigue dans des eaux de compétence canadienne (y compris l'Arctique canadien).

2.12.2 Bruit Sous-Marin

Les exploitants de navires doivent songer aux répercussions possibles que le bruit d'un navire peut avoir sur la faune et utiliser et entretenir le navire de manière à en réduire le bruit. Le programme ECHO de l'Administration portuaire du Fraser de Vancouver fournit certaines mesures qui peuvent être prises à cette fin. Il s'agit :

- du polissage et de la réparation réguliers des hélices;
- du nettoyage régulier de la coque;
- du revêtement de la coque (p. ex., revêtement de découplage, revêtements qui réduisent les salissures);
- la modification de la conception des hélices pour réduire la cavitation et améliorer le sillage (p. ex., forte inclinaison, injection d'air);
- un autre moyen de propulsion (p. ex., une pompe à eau ou à jet d'eau);
- l'utilisation de moteurs plus silencieux (comme un moteur diesel électrique);
- la réduction du bruit des moteurs et des machines à bord (emplacement, montage et isolation des pièces);
- la modification de la forme de la coque.

En outre, les exploitants de navires doivent se livrer aux pratiques exemplaires suivantes durant la navigation afin de réduire les bruits sous-marins :

- réduction de vitesse : pour les navires équipés d'hélices à pas fixe, la réduction de la vitesse du navire peut être une mesure opérationnelle très efficace qui contribue à réduire le bruit sous-marin, surtout lorsqu'il devient inférieur à la vitesse de génération de la cavitation;
- déroutement : évité les zones marines fragiles, notamment les habitats bien connus ou les trajectoires des oiseaux migrateurs contribuera à réduire les effets néfastes sur la vie marine et ses réactions de comportement.

2.13 EXPLOITATION DANS LES GLACES ET PROTECTION DES HABITATS DES GLACES DE MER

La liste qui suit énumère les pratiques exemplaires relatives aux habitats d'espèces et à l'utilisation par la collectivité que les exploitants de navires et les RDN sont invités à suivre lorsqu'ils naviguent dans les zones de glaces de mer.

2.13.1 Habitat des Espèces

Suivre un trajet préexistant du navire à travers les glaces de mer le plus fidèlement possible. Assurer la surveillance de la banquise côtière pendant la durée de toute opération de navigation récurrente, ce qui comporte :

- le nombre de passages de navires qui peuvent suivre le même trajet et la zone de banquise côtière perturbée chaque année par le trafic maritime;
- éviter la navigation à travers la banquise durant la formation des glaces (c.-à-d. jusqu'à ce que la glace ait > 20 cm d'épaisseur), ce qui peut diminuer les chances de formation de fissures dans la nouvelle couche de glace
- au cas où de gros morceaux de banquise côtière se briseraient prématurément à cause des brise-glaces, les itinéraires de navigation (au printemps seulement) doivent être modifiés pour suivre un trajet en zigzag;
- dérouter ou cesser la navigation dans la banquise pour éviter les zones où vivent d'importantes espèces durant les moments sensibles de l'année, notamment : les zones de traversée des caribous, les zones de mise bas des phoques et des morses, et les lieux de tanière des ours polaires;
- appuyer les recherches scientifiques sur les répercussions de la navigation dans la banquise (notamment sur le nombre de mammifères marins attirés par le sillage des navires) en permettant aux navires d'avoir accès à l'échantillonnage réalisé par des groupes gouvernementaux et des groupes de chercheurs;
- lorsque des mammifères marins semblent être pris au piège ou perturbés par le mouvement des navires, prendre des mesures adaptées pour atténuer les perturbations, notamment en cessant tout mouvement jusqu'à ce que les espèces fauniques se soient éloignées de la zone immédiate.

2.13.2 Usage Communautaire

Si la navigation dans la banquise entrave l'accès aux terrains de chasse, les propriétaires de navire doivent :

- baliser les trajets des navires pour les rendre visibles aux voyageurs;
- installer des ponts de glace, comme des ponts flottants;
- tenir le public au courant des activités des brise-glaces en donnant un préavis d'au moins 24 heures avant toute activité de déglaçage.

2.14 UTILISATION DE MAZOUT LOURD

Aux termes de la section des recommandations de la partie II-B du *Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire)*

qui est entré en vigueur le 1er janvier 2017, les navires sont invités à appliquer la règle 43 de la Convention MARPOL, annexe I lorsqu'ils évoluent dans les eaux arctiques. Ce règlement interdit l'utilisation et le transport de mazout brut par les navires dans l'Arctique.

2.15 PRATIQUES EXEMPLAIRES DE GESTION SUPPLÉMENTAIRES

Au cours des dix dernières années, des mesures ont été prises par le secteur des croisières pour élaborer et utiliser des pratiques exemplaires de gestion afin de résoudre bon nombre d'éléments de leurs activités. Les pratiques exemplaires de gestion qui sont en cours d'élaboration sur une grande diversité de sujets, sont :

- la sécurité;
- la sûreté;
- la santé;
- la gérance de l'environnement;
- la formation des équipages;
- les relations avec les collectivités;
- les interactions avec la faune.

En particulier, des lignes directrices, ressources et outils importants sur les pratiques exemplaires de gestion ont été mis au point. Les exploitants et les RDN sont invités à contacter les deux organisations suivantes, qui ont toutes deux fortement participé à la conception des pratiques exemplaires de gestion pour les navires à passagers et les navires d'expédition qui évoluent dans la région de l'Arctique, à savoir :

- L'**Association internationale des lignes de croisière** (CLIA) est une association internationale qui appuie les politiques et les pratiques qui favorisent un milieu sûr, sécuritaire, sanitaire et durable pour les navires de croisière et qui se consacre à la promotion de l'expérience des croisières. Le site Web de la CLIA est http://www.cruising.org/.
- L'**Association des opérateurs de croisière et d'expédition dans l'Arctique** (AECO) est une association internationale pour les opérateurs de navire de croisière et d'expédition qui évoluent dans l'Arctique. L'AECO se voue à promouvoir un tourisme responsable, respectueux de l'environnement et sécuritaire dans l'Arctique et s'emploie à établir les normes d'exploitation les plus rigoureuses possibles. Le site Web de l'AECO est http://www.aeco.no/

3 RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est le principal texte législatif qui régit la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance ainsi que la protection du milieu marin au Canada, y compris dans l'Arctique. En vertu de cette loi, Transports Canada et la Garde côtière canadienne collaborent de près, même si chacun a des sphères de responsabilité qui lui sont propres.

3.1 TRANSPORTS CANADA

Les responsabilités de Transports Canada en ce qui concerne la navigation dans l'Arctique comprennent, sans toutefois que cela s'y limite :

- la sécurité maritime;
- la prévention de la pollution par les navires;
- la sûreté maritime.

Plus particulièrement, pour l'aider à assumer ses responsabilités générales, Transports Canada surveille les règlements propres à l'Arctique qui sont axés sur :

- le signalement des navires;
- la conception des navires;
- le transport d'équipements;
- l'interaction navire-glace;
- la formation des équipages;
- les communications;
- les procédures et les activités à bord;
- la protection du milieu marin.

3.1.1 Sécurité Maritime et Prévention de la Pollution

3.1.1.1 Règlement Sur la Sécurité de la Navigation et la Prévention de la Pollution de L'Arctique (RSNPPA)

Les principales caractéristiques du RSNPPA sont les suivantes :

- L'incorporation du contenu du Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (le Recueil sur la navigation polaire) élaboré par l'Organisation maritime internationale (OMI). L'objectif primordial du Recueil sur la navigation polaire est de régler les risques exceptionnels auxquels sont confrontés certains navires qui évoluent dans l'Arctique et dans l'Antarctique (les régions polaires) par l'adoption d'une diversité de mesures de sécurité et de prévention de la pollution.
- L'inclusion des trois méthodes visant à évaluer les capacités et les limites d'exploitation des navires dans les glaces : le système de zones/dates (ZDS), le système de navigation dans le régime des glaces de l'Arctique (SNRGA) et le système d'indexation des risques d'évaluation des limites opérationnelles dans les eaux polaires (POLARIS).

- Les exigences imposées à certains navires d'avoir à bord un navigateur qualifié dans les glaces s'ils évoluent en dehors des dates qui figurent dans le système de zones/dates.
- Les exigences pour certains navires susceptibles d'être exploités dans des zones de basse température de l'air, telles que recevoir une notation pour le service par temps froid ou pour une protection contre le froid, avoir à bord des radeaux de sauvetage pneumatiques et des dispositifs d'évacuation en mer, des embarcations de sauvetage et des embarcations de secours conçus pour fonctionner à basse température.
- L'interdiction totale de rejeter les déchets produits à bord du navire, sauf si cela est autorisée. Parmi les exemples d'autorisations, mentionnons les rejets afin de sauver une vie humaine ou d'éviter la perte du navire, les rejets minimes découlant de l'exploitation des machines sous l'eau, le rejet des eaux usées traitées et de certains déchets alimentaires (tous les deux sujets à une distance minimale de la terre et aux exigences relatives aux glaces).

En outre, la Sécurité maritime de Transports Canada examinera l'itinéraire prévu d'un navire, sa route et sa documentation pour confirmer que le navire s'y conforme bien et respecte d'autres exigences réglementaires. Ces renseignements doivent être soumis au Bureau de Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada à Winnipeg [18] au moins six (6) mois à l'avance.

Par ailleurs, si aucune inspection de contrôle du navire par l'État du port n'a eu lieu dans les six mois précédant l'arrivée au Canada, ou qu'un vice important a été signalé, une inspection de contrôle par l'État du port peut être organisée au premier port d'escale canadien du navire. Tous les inspecteurs de la Sécurité maritime, les commandants de la Garde côtière canadienne et les mécaniciens en chef à bord des brise-glaces sont des officiers désignés de prévention de la pollution. En cas de déversement d'hydrocarbures ou de déversement d'un autre type, ils sont habilités à mener une enquête sur place.

3.1.1.2 Méthodologies d'Évolution Dans les Glaces

Conformément au système de zones/dates, les eaux arctiques du Canada sont subdivisées en 16 zones distinctes de contrôle de la sécurité de navigation qui précisent les dates d'entrée les plus précoces et les plus tardives pour chaque zone qui correspond aux catégories particulières de navires fondées sur l'état historique des glaces, la zone 1 se voyant attribuer l'état des glaces le plus sévère, et la zone 16, l'état le moins sévère.

Un navire peut évoluer en dehors de ces zones et dates prédéterminées s'il utilise le système SRGNA ou le système POLARIS et qu'il respecte les critères de navigation respectifs. Aussi bien le SRGNA que le système POLARIS est conçu pour être un régime de navigation plus dynamique et en « temps réel », par rapport au système plus tactique de zones/dates qui convient mieux à la planification des voyages. Les exploitants doivent consulter la norme du *Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique* (SRGNA) (TP 12259) pour d'autres renseignements sur la manière d'utiliser aussi bien le SRGNA que le système POLARIS.

L'application du système de zones/dates exige de bien connaître l'annexe 1 et 2 du *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* et le contenu du Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation. On trouvera des extraits de ces renseignements dans les annexes du présent document, en particulier : pour savoir comment appliquer le système des zones/dates, les renseignements suivants sont nécessaires :

- Annexe 4 – Carte des zones de contrôle de la sécurité de la navigation

- Annexe 5 – Annexe 1 du RSNPPA
- Annexe 6 – Annexe 2 du RSNPPA

3.1.1.3 *Exigences Relatives À Un Navigateur Dans les Glaces*

Conformément au RSNPPA, les navires dont la jauge brute se situe entre 300 et 500 tonneaux qui décident d'évoluer en dehors du système des zones/dates doivent avoir à bord un navigateur qualifié dans les glaces. En outre, les capitaines, les capitaines en second et les officiers responsables de la veille de navigation à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux qui évoluent dans les eaux arctiques du Canada doivent respecter les exigences de formation de base ou avancée fixées dans la Convention STCW et dans le *Code*. Selon le RSNPPA, un navigateur dans les glaces doit :

- posséder toutes les qualifications mentionnées dans la LMMC 2001 pour agir à titre de capitaine ou de personne responsable de la veille de pont;
- avoir servi à bord d'un navire à titre de capitaine ou de personne responsable de la veille de pont pendant au moins 50 jours, dont 30 jours dans les eaux arctiques internationales alors que le navire évoluait dans des conditions de glace qui nécessitaient son assistance par un brise-glace ou des manœuvres pour éviter les concentrations de glace susceptibles d'avoir mis en péril le navire;
- détenir un certificat de formation avancée pour les navires qui évoluent dans les eaux polaires conformément à la règle V/4 de la Convention STCW.

3.1.2 Appareils de Navigation

3.1.2.1 *Projecteurs*

Les navires doivent être équipés d'au moins deux puissants projecteurs placés au-dessus et qui peuvent être utilisés depuis le pont. Même si la majorité des croisières dans l'Arctique ont lieu lorsque les glaces sont légères, avec très peu ou pas d'obscurité, les glaces que l'on rencontre au crépuscule ou dans l'obscurité présentent un risque considérable. Lorsque cela se produit, les projecteurs servent à déplacer le navire vers une position plus sécuritaire.

Il est déconseillé de naviguer la nuit dans de fortes concentrations de glaces. Il est généralement plus sécuritaire d'arrêter le navire dans la glace et d'attendre le lever du soleil.

3.1.3 Renouvellement de l'Eau de Ballast

Dans le cadre d'une tentative permanente de maintenir les espèces exotiques en dehors de l'écosystème marin du Canada, le gouvernement du Canada a établi le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast.*

Ce règlement dispose que :

(1) Pour tout bâtiment qui procède au renouvellement de l'eau de ballast et qui, au cours de son voyage, navigue à une distance de plus de 200 milles marins du rivage, où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m, il est interdit de déverser dans les eaux de compétence canadienne de l'eau de ballast puisée par un bâtiment à l'extérieur de celles-ci, sauf si, avant l'entrée de ce bâtiment dans les eaux de compétence canadienne, un renouvellement est effectué dans une zone qui est située à une distance d'au moins 200 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m.

Si les exigences du paragraphe (1) ne peuvent être respectées parce que cela est impossible ou compromettrait la stabilité ou la sécurité du bâtiment ou la sécurité des personnes à bord, un renouvellement peut être effectué dans les zones ci-après des eaux de compétence canadienne :

- s'agissant d'un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans la baie d'Hudson, une zone du détroit d'Hudson qui est située à l'est du méridien par 70° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m;
- s'agissant d'un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans l'Extrême-Arctique, une zone du détroit de Lancaster qui est située à l'est du méridien par 80° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

(2) Pour tout bâtiment qui procède au renouvellement de l'eau de ballast et qui, au cours de son voyage, ne navigue pas à une distance de plus de 200 milles marins du rivage, où l'eau atteint une profondeur d'au moins 2 000 m , il est interdit de déverser dans les eaux de compétence canadienne de l'eau de ballast puisée par un bâtiment à l'extérieur de celles-ci, sauf si, avant l'entrée de ce bâtiment dans les eaux de compétence canadienne, un renouvellement est effectué dans une zone qui est située à une distance d'au moins 50 milles marins du rivage et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 500 m.

Si les exigences du paragraphe (2) ne peuvent être respectées parce que cela est impossible ou compromettrait la stabilité ou la sécurité du bâtiment ou la sécurité des personnes à bord, un renouvellement peut être effectué dans les zones ci-après des eaux de compétence canadienne :

- s'agissant d'un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans la baie d'Hudson, une zone du détroit d'Hudson qui est située à l'est du méridien par 70° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m;
- s'agissant d'un voyage vers un port, un terminal au large ou un mouillage situé dans l'Extrême-Arctique, une zone du détroit de Lancaster qui est située à l'est du méridien par 80° de longitude ouest et où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m.

3.1.4 Sûreté Maritime

Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) vise tous les navires, qu'ils soient immatriculés au Canada ou à l'étranger, qu'il s'agisse d'un navire ressortissant à SOLAS ou non. Le règlement comprend des dispositions du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS), de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), de la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (Convention STCW) et de son Code.

Le RSTM dispose que tous les navires doivent remettre un rapport préalable à l'arrivée au Centre des services de communications et de trafic maritimes (SCTM) au moins 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, lorsqu'ils effectuent un voyage international. Le navire doit avoir un certificat international de sûreté du navire (CISN) valide, et le numéro du certificat doit être fourni au moment d'établir le rapport.

L'exploitant du navire doit veiller à respecter le plan de sûreté du navire et le RSTM pendant qu'il se trouve dans les eaux canadiennes. Chaque fois que des passagers et des membres

d'équipage sont débarqués à terre, il incombe à l'exploitant de procéder au contrôle de sûreté requis de toutes les personnes et des biens, avant d'avoir accès au navire.

Il existe de nombreux endroits dans l'Arctique canadien qui ont été certifiés comme installations maritimes à usage occasionnel. Vous trouverez l'emplacement de ces lieux au lien suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/information-conforme-92.htm. Aussitôt qu'un navire arrive au Canada, un inspecteur de la Sûreté maritime de Transports Canada procède à une inspection de sûreté officielle. Actuellement, ces inspections sont gratuites.

3.1.5 Aviation Civile

3.1.5.1 Hélicoptères et Véhicules Aériens Télépilotés

Certains navires sont équipés pour transporter un hélicoptère pour la reconnaissance des glaces, le tourisme des passagers et les évacuations médicales d'urgence. L'hélicoptère, l'exploitant et le pilote doivent être titulaires d'une licence qui les autorise à voler dans l'espace aérien canadien. Ils doivent également contracter une assurance suffisante.

En règle générale, seuls les aéronefs immatriculés au Canada peuvent servir au transport de passagers dans l'espace aérien canadien. Dans certains cas spéciaux, il est possible d'utiliser des aéronefs immatriculés à l'étranger pour la reconnaissance des glaces qui n'implique pas d'atterrissages. Les exploitants de navires doivent s'adresser à l'avance à Transports Canada, Aviation civile pour obtenir l'autorisation d'utiliser des aéronefs immatriculés dans un autre pays que le Canada.

L'exploitant de l'hélicoptère doit fournir du carburant dans le cadre de l'affrètement. Les barils doivent être rangés dans des supports démontables sur la poupe du navire. Au moment du ravitaillement à bord, on peut utiliser des bidons portatifs pour transborder le carburant entre les barils rangés et l'héliplate-forme. Un groupe de lutte contre les incendies doit être présent en permanence durant l'exploitation d'un hélicoptère à bord. Il est vivement conseillé d'avoir une embarcation de lancement équipée et pourvue en hommes en cas d'urgence sur l'eau.

Les exploitants doivent avoir conscience des répercussions possibles des vols au-dessus des zones protégées, des parcs et des zones écologiquement fragiles. En règle générale, les aéronefs doivent voler à une altitude minimum de 500 mètres au-dessus des espèces fauniques, y compris des mammifères marins.

L'utilisation de véhicules aériens télépilotés (UAV) a récemment gagné en popularité et on s'en sert pour la photographie, les recherches scientifiques et la reconnaissance des glaces. Si vous envisagez d'utiliser des UAV, veuillez communiquer avec Transports Canada, Aviation civile [17] pour obtenir des renseignements sur les exigences en vigueur. Vous trouverez d'autres renseignements à l'annexe 14.

3.2 GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Les responsabilités de la Garde côtière canadienne en matière de navigation dans l'Arctique englobent, sans toutefois s'y limiter :

- l'accompagnement des brise-glaces;
- les opérations de recherche et sauvetage (conjointement avec les Forces armées canadiennes);

- la gestion du trafic maritime, les comptes rendus de position, et autres communications;
- les interventions en cas d'incident de pollution.

3.2.1 Règlement Sur la Zone de Services de Trafic Maritime du Nord Canadien (NORDREG)

Le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* crée officiellement la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG), qui comprend les zones prescrites par le Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation (eaux arctiques canadiennes); les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie Kugmallit qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation; les eaux de la baie James; les eaux de la rivière Koksoak, de la baie d'Ungava à Kuujjuaq; les eaux de la baie Feuilles, de la baie d'Ungava à Tasiujaq; les eaux de la baie Chesterfield qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et les eaux du lac Baker, ainsi que les eaux de la rivière Moose, de la baie James à Moosonee.

Le règlement met en œuvre les exigences qui s'appliquent aux navires selon lesquelles il faut rendre compte des renseignements avant d'entrer dans les eaux canadiennes, tout en naviguant dans les limites des eaux du Nord du Canada et en en sortant, et leur but est de renforcer la capacité du Canada à faciliter la sécurité des navires, des membres d'équipage et des passagers, tout en protégeant le milieu marin exceptionnel et fragile de l'Arctique.

Tous les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 300 tonneaux (y compris ceux qui se livrent à des opérations de remorquage et ceux qui transportent des polluants ou des marchandises dangereuses) sont tenus d'en rendre compte au centre NORDREG. Tous les autres sont invités à le faire pour des raisons de sécurité. Les navires qui présentent des rapports au NORDREG doivent présenter des rapports particuliers immédiatement avant d'entrer dans la zone NORDREG, et régulièrement pendant leur passage. Ces rapports sont ventilés comme suit :

- rapports de plan de navigation (RPN);
- rapports de plan de position (RPP);
- rapports finaux (RF);
- rapports de déroulement (RD).

Chacun de ces rapports est assorti d'exigences détaillées que l'on trouvera dans le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien*. Tous les rapports dûment remplis doivent être envoyés au Centre des services de communications et de trafic maritimes (SCTM) précisé par NORDREG. L'information détaillée sur les contacts peut être retrouvé sur l'édition annuelle des aides radio la navigation maritime. NORDREG a pour but d'assurer que les services les plus efficaces sont disponibles pour accueillir les niveaux actuel et futur du trafic maritime. L'utilisation du NORDREG est gratuite.

3.2.2 Services de Communications et de Trafic Maritimes (SCTM)

Les centres des services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne assurent :

- la surveillance des appels de détresse et de sécurité,
- la coordination des interventions.

- la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime (avertissements météorologiques et de navigation),
- le contrôle des navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes,
- la fourniture de renseignements et de conseils pour réglementer les mouvements du trafic maritime,
- la prise des mesures qu'il faut pour assurer le mouvement sécuritaire et efficace des navires dans les eaux canadiennes.

Le Centre des SCTM d'Iqaluit assure la surveillance constante :

- des fréquences radio internationales de détresse maritime et d'urgence;
- du service de sécurité à très haute fréquence/appel sélectif numérique (VHF/ASN) qui fait partie intégrante du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Le Centre des SCTM d'Iqaluit est en service de juin à décembre.

3.2.3 Assistance de Brise-Glace

Les services de déglaçage de la Garde côtière canadienne (à l'intérieur comme à l'extérieur de l'Arctique) contribuent à assurer que le trafic maritime peut se déplacer en toute sécurité dans les eaux infestées par les glaces et autour. Lorsqu'un navire a besoin de l'aide d'un brise-glace, la Garde côtière canadienne doit tenir compte de la capacité du navire à naviguer en toute sécurité le long de l'itinéraire prévu. Cette politique s'applique aux navires commerciaux, aux traversiers, aux bateaux de pêche et aux embarcations de plaisance.

Le nombre de brise-glaces disponibles de la Garde côtière canadienne est limité, et les activités sont coordonnées par les centres des opérations dans les glaces des régions de l'Atlantique et du Centre de l'Arctique pour assurer la meilleure utilisation des brise-glaces et minimiser les répercussions des glaces sur la navigation maritime. Les demandes d'aide d'un brise-glace sont évaluées par rapport aux priorités établies de la Garde côtière canadienne :

- toutes les situations de détresse et d'urgence ont la préséance;
- les demandes de service des services de traversier assurés conformément aux critères de la Confédération/de l'Union se voient accorder la priorité; d'autres services de traversier bénéficient de la priorité si la GCC le juge approprié;
- les navires qui transportent des cargaisons vulnérables (polluants, marchandises dangereuses, denrées périssables) et les navires qui transportent des cargaisons essentielles à la survie des collectivités;
- le trafic maritime et les bateaux de pêche;
- le déglaçage des ports de pêche.

Au moment de demander l'aide d'un brise-glace, il est important de préciser s'il s'agit d'un accompagnement régulier ou si c'est pour une situation de détresse ou d'urgence. Adressez-vous au Centre des SCTM le plus proche pour présenter votre demande.

3.2.4 Recherche et Sauvetage

Les Forces canadiennes (FC) sont généralement responsables de la coordination des opérations de recherche et sauvetage (SAR) au Canada. Ces opérations sont coordonnées avec la Garde côtière canadienne par le biais des centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCC) de Victoria (Colombie-Britannique), de Trenton (Ontario) et d'Halifax [3]. Ces centres sont pourvus

en effectifs 24 heures par jour par du personnel des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne.

Le commandant du Secteur du Nord des Forces armées canadiennes doit être avisé de l'horaire et de l'itinéraire d'un navire, car ces renseignements aident les Forces canadiennes à coordonner une intervention de recherche et sauvetage, le cas échéant. En outre, la plupart des collectivités du Nord ont une unité de patrouilles des Rangers canadiens, qui peut apporter une aide locale en matière de recherche et sauvetage.

Si une aide SAR est nécessaire, le capitaine doit contacter un centre des SCTM et fournir des précisions sur la nature de l'urgence, l'emplacement du navire et le type d'aide dont il a besoin. Lorsqu'un appel SAR est reçu, le Centre des SCTM contacte le JRCC et amorce l'opération de recherche et sauvetage.

On trouvera d'autres renseignements sur les services canadiens de recherche et sauvetage dans les publications suivantes, que l'on peut se procurer auprès du Service hydrographique du Canada [5] :

- Instructions nautiques – ARC 400 – articles 1-20;
- Édition annuelle canadienne des avis aux navigateurs – Section D.

3.2.5 Incident de Pollution/Déversements d'Hydrocarbures

Par le biais de son Programme d'intervention environnementale, la Garde côtière canadienne (GCC) surveille le nettoyage en bonne et due forme des déversements d'hydrocarbures causés par les navires et d'autres polluants dans les eaux canadiennes. Cela englobe :

- la surveillance des activités de nettoyage des pollueurs;
- la gestion des activités de nettoyage quand l'identité des pollueurs n'est pas connue ou que ceux-ci refusent ou sont incapables d'intervenir face à un incident de pollution marine.

La loi canadienne tient les pollueurs responsables des coûts qui se rattachent au nettoyage des déversements, notamment des coûts de la GCC au titre de la surveillance et/ou de la gestion d'une opération d'intervention.

Tout incident mettant en cause le déversement de produits pétroliers ou de lubrifiants à base de pétrole en milieu marin doit immédiatement être signalé à NORDREG. L'exploitant du navire doit signaler l'incident au centre de contrôle des déversements d'hydrocarbures ouvert 24 heures par jour aux numéros suivants :

- Nunavut et Territoires du Nord-Ouest : 1-867-920-8130
- Yukon : 1-867-667-7444
- Manitoba : 1-204-944-4888

3.3 MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS (MPO)

3.3.1 Stratégie Sur les Océans

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a conçu une stratégie intégrée sur les océans pour le Canada (Stratégie sur les océans du Canada). Cette stratégie repose sur les principes du développement durable, de la gestion intégrée et du principe de précaution, et ses objectifs sont :

- de comprendre et de protéger le milieu marin;
- de favoriser les possibilités économiques durables;
- de défendre les intérêts maritimes canadiens et mondiaux de façon globale et proactive.

La Stratégie fait état des secteurs d'intérêt qui méritent une protection spéciale, notamment les secteurs précisés par la *Loi sur les océans*, *les aires marines de conservation et les refuges de la faune marine*. Les exploitants doivent s'adresser au MPO à Winnipeg [6] pour fournir des précisions sur leurs activités prévues afin d'obtenir de plus amples renseignements sur certaines exigences.

3.4 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

Le Service hydrographique du Canada (SHC) est responsable de la cartographie des eaux navigables canadiennes. Même si la majeure partie du sud du Canada est bien cartographiée, il reste d'importants travaux à réaliser dans les secteurs situés au nord du 60^{e} parallèle. À vrai dire, les observations dans de nombreux secteurs reposent uniquement sur les sondages de reconnaissance et ne respectent pas les normes internationales actuelles. Les navigateurs ont donc tout intérêt à faire constamment fonctionner un échosondeur et à toujours avoir recours au Service hydrographique (*voir l'Avis annuel aux navigateurs pour obtenir plus de précisions*).

Un catalogue de cartes avec un choix complet de cartes de l'Arctique est disponible auprès du SHC Ottawa ou sur le site Web du SHC. Ce catalogue contient également une liste des agents canadiens des cartes dans le monde entier. Pour un voyage à travers le passage du Nord-Ouest, il faut environ 150 cartes. Voir aussi le *Règlement sur les cartes marines et publications nautiques*, pour plus d'information sur les cartes officielles.

3.5 AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

3.5.1 Licence de Cabotage

Il appartient à l'exploitant du navire ou au RDN de déterminer si le voyage envisagé est un voyage de cabotage assorti du besoin d'avoir une licence de cabotage. Pour prendre une telle décision, il faut consulter la *Loi sur le cabotage*. Les demandes de renseignements doivent être adressées à l'ASFC, Politique sur les transporteurs et les cargaisons.

Si une licence de cabotage est requise, voici les mesures qu'il faut prendre :

- Avertir la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) pour qu'une inspection du navire puisse avoir lieu.
- Si l'inspection est satisfaisante, une lettre de conformité est alors envoyée.
- D'après la lettre de conformité, l'ASFC émet un document provisoire d'importation du navire.
- La SMTC procède d'au moins deux visites conformément à la *Loi sur le cabotage*.
- Si la visite révèle que le navire est conforme à toutes les conventions maritimes internationales applicables, l'inspecteur maritime émet un formulaire de visite sur le cabotage.
- Un agent de l'ASFC délivre alors la licence de cabotage.

Remarque importante : La visite a généralement lieu dans le premier port d'escale canadien ou dans un lieu mutuellement convenu. Toutes les dépenses relatives à cette visite sont à la charge de l'exploitant. Les frais (y compris les heures supplémentaires) dépendent :

- du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur;
- des lignes directrices du Conseil du Trésor du gouvernement du Canada sur les frais de déplacement, d'hébergement et de subsistance encourus.

3.5.2 Formalités des Douanes et de l'Immigration

Des renseignements détaillés sur les procédures de l'ASFC visant le dédouanement des navires de croisière qui arrivent au Canada se trouvent dans le Manuel des navires de croisière de l'ASFC. Ce manuel comporte des sections particulières consacrées aux formalités de dédouanement dans l'Arctique ainsi que tous les formulaires et les permis applicables. On peut se le procurer auprès de l'Association internationale des lignes de croisière, de la Fédération maritime du Canada ou directement auprès de l'ASFC.

Les navires de croisière, y compris les passagers et les membres d'équipage, sont entièrement dédouanés par l'ASFC à leur premier port d'arrivée (PPA). Le navire peut ensuite naviguer librement au Canada et évoluer dans les eaux étrangères et internationales situées entre les ports d'escale au Canada sans avoir à se présenter à l'ASFC.

L'exploitant d'une croisière est responsable des formalités de dédouanement du navire, des membres d'équipage et des passagers. Il n'y a pas de ports maritimes d'entrée officiels au nord du 60^{e} parallèle Nord. De ce fait, les lieux de déclaration d'entrée et de sortie doivent être mutuellement convenus entre l'ASFC et l'exploitant. Les demandes de renseignements doivent être adressées au bureau compétent, selon l'emplacement du port d'entrée prévu.

Les bureaux de l'ASFC peuvent être contactés par l'entremise :

- des Territoires du Nord-Ouest – NWTClearance@cbsa-asfc.gc.ca
- du Nunavut – Nunavut_Clearance@cbsa-asfc.gc.ca

Des agents des services frontaliers sont normalement déployés depuis le sud du Canada et l'exploitant de la croisière doit prendre à sa charge le coût de leur transport à destination et en provenance, ainsi que les coûts d'hébergement au port d'entrée maritime convenu.

L'ASFC exige que l'horaire et l'itinéraire du navire lui soient transmis longtemps à l'avance. Il y a un certain nombre de formulaires, de listes et de certificats qu'il faut fournir pour les déclarations d'entrée et de sortie, et il appartient à l'exploitant du navire de croisière de préparer ces documents à l'avance.

Lorsqu'un navire arrive dans un port canadien, le capitaine du navire doit verrouiller ou mettre sous scellé l'alcool, le tabac et autres biens vendus à bord du navire, qui doivent rester là pendant que le navire est à quai, à moins d'une autorisation contraire d'un agent.

3.5.3 Armes À Feu

Si des armes à feu sont transportées à bord pour assurer la protection des passagers lors des excursions à terre contre les espèces fauniques, ces armes à feu doivent être signalées à l'agent des services frontaliers. La chasse au gibier est interdite dans l'Arctique canadien durant le voyage d'un navire. Seuls les membres d'équipage qui connaissent les animaux et les armes à

feu doivent assurer le contrôle des armes à feu, et ils doivent accompagner chaque groupe qui descend à terre ou qui se trouve dans des embarcations auxiliaires.

Les armes à feu doivent être signalées à la GRC pour confirmer qu'il est bien légal de les transporter à bord.

3.6 GENDARMERIE ROYALE DU CANADA (GRC)

La GRC a des quartiers généraux divisionnaires à Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit qui sont responsables de l'application des lois dans leur territoire respectif. La GRC est présente dans la plupart des collectivités de l'Arctique grâce à des officiers, généralement un ou deux officiers par détachement.

L'une des principales responsabilités de la GRC est d'assurer le bien-être des résidents de la région. Tous les détachements sont reliés par radio à Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit. Ces détachements peuvent être fort utiles aux exploitants sous réserve qu'ils soient conscients de l'horaire et de l'itinéraire du navire.

Les exploitants ou les RDN doivent transmettre des précisions sur le voyage prévu et des renseignements sur toutes les armes à feu aux divisions respectives de la GRC longtemps à l'avance, en particulier pour un voyage à travers le passage du Nord-Ouest. Les services-ressources territoriaux de la GRC sont :

- Yukon – la section fédérale d'application des lois de la GRC;
- Territoires du Nord-Ouest – la Division des opérations criminelles de la GRC;
- Nunavut – la Division du soutien opérationnel.

3.7 MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE

3.7.1 Forces Canadiennes

Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest) est le quartier général du Secteur du Nord des Forces canadiennes. Celles-ci jouent un rôle dans la protection de la souveraineté du Canada et dans l'exécution des opérations de recherche et sauvetage dans l'Arctique canadien. La majorité des collectivités de l'Arctique ont une unité de patrouille des Rangers canadiens (réservistes militaires) qui peut apporter son aide dans le cadre des opérations de recherche et sauvetage. Il est interdit aux visiteurs au Canada de pénétrer dans les bases, les infrastructures ou d'autres établissements de défense des Forces canadiennes.

3.8 ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

3.8.1 Service Canadien des Glaces

Le Canada a conçu un service perfectionné d'information sur les glaces marines qui est reconnu à l'échelle internationale. Ce service fournit :

- des renseignements climatiques scientifiques utiles à la planification;
- une prévision générale couvrant la période de juillet à octobre, émise à la fin de mai pour la planification des opérations maritimes;

Lorsqu'une activité maritime est connue ou prévue :

- des bulletins quotidiens décrivant l'état général des glaces et contenant des avertissements sur l'état dangereux des glaces,
- des analyses des rapports de reconnaissance satellitaires, aéroportés provenant des brise-glaces et des communications de la navigation commerciale, afin de fournir aux navigateurs les meilleurs renseignements disponibles sous forme de cartes,
- des cartes détaillées de l'état des glaces dans l'Arctique canadien sous formes de cartes ou sur supports électroniques. Ces cartes d'analyse des glaces sont émises quotidiennement,
- des projections de l'état escompté au cours des 30 prochains jours, émises deux fois par mois.

On peut se procurer de plus amples renseignements auprès d'Environnement et Changement climatique Canada, Service canadien des glaces. Des renseignements sur les glaces et les conditions météorologiques sont également diffusés par les stations radio de la Garde côtière canadienne dans le Nord. Les heures et les fréquences de ces radiodiffusions se trouvent dans les avis annuels, les aides radio à la navigation maritime ou auprès de NORDREG.

3.8.2 Service Météorologique du Canada

3.8.2.1 Services de Météorologie Maritime

Le Service météorologique du Canada (SMC) a pour mandat de fournir des prévisions et des avertissements météorologiques sur les conditions météorologiques potentiellement dangereuses au public canadien, de même qu'aux navigateurs qui naviguent dans les eaux canadiennes et internationales.

Le SCM fournit un service détaillé de prévisions et d'avertissements de météorologie maritime qui englobe les eaux nordiques et arctiques de compétence canadienne, de même que les eaux internationales attenantes. Le SCM est également chargé de diffuser des prévisions et des avertissements de météorologie maritime au sujet des eaux nordiques et arctiques qui relèvent des compétences de pays partenaires comme les États-Unis et le Danemark.

Pour assurer la sécurité de la navigation maritime durant la saison de navigation dans l'Arctique, le SCM fournit les services météorologiques suivants aux navigateurs qui évoluent dans les eaux nordiques et arctiques :

- des prévisions deux fois par jour des vents, des conditions météorologiques, de la visibilité et de la hauteur des vagues;
- des avertissements des phénomènes extrêmes de météorologie maritime, comme les coups de vent ou les embruns verglaçants, de sorte que les navigateurs sont au courant des conditions météorologiques qui présentent un risque pour la navigation maritime;
- la disponibilité 24 heures par jour, sept jours par semaine des prévisionnistes du SCM pour des consultations sur n'importe quel élément d'ordre météorologique au sujet duquel les navigateurs ont sans doute besoin de renseignements complémentaires, comme les aperçus de météorologie maritime de plus longue portée.

De concert avec la Garde côtière canadienne, tous les avertissements et les prévisions de météorologie maritime émis par le SCM sont diffusés conformément aux lignes directrices qui s'appliquent aux communications maritimes conformément à la sécurité de la navigation dans les eaux nordiques et arctiques.

Des renseignements détaillés propres aux services de météorologie maritime du SCM au sujet des eaux nordiques et arctiques, de même que des renseignements connexes précisant les divers supports de communications maritimes qui servent à diffuser les prévisions et les avertissements maritimes aux navires en mer, se trouvent dans la publication de la Garde côtière canadienne intitulée Aides radio à la navigation maritime – Partie 5, Programmes d'avertissement et de prévision maritimes et sur les glaces d'Environnement et Changement climatique Canada.

3.9 SERVICE CANADIEN DE LA FAUNE (SCF)

3.9.1 Visite Dans des Refuges de Faune et d'Oiseaux

Les excursions dont le but est de visiter des refuges d'oiseaux migrateurs ou des réserves nationales de faune dans l'Arctique canadien nécessitent de se procurer un permis auprès du Service canadien de la faune (SCF). Un permis est également requis pour toutes les entités scientifiques à bord des navires qui songent à tuer ou à prélever des oiseaux ou des œufs d'oiseaux migrateurs.

Le SCF publie par ailleurs les *Lignes directrices relatives à l'observation des colonies d'oiseaux de mer à partir de bateaux de croisière*. Il est souhaitable que tous les organisateurs qui songent à s'arrêter dans des colonies d'oiseaux de mer dans l'Arctique obligent leurs employés à lire et à respecter ces lignes directrices.

Les demandes de permis, les copies des lignes directrices et d'autres renseignements sur la faune arctique sont disponibles auprès des bureaux du SCF à Yellowknife et Iqaluit.

3.9.2 Exportation de Végétaux, d'Animaux ou des Parties d'Animaux

La *Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction* (CITES) a pour but de veiller à ce que le commerce international des animaux et des plantes sauvages ne menace pas leur survie. Certaines espèces de faune peuvent faire l'objet d'un commerce légal, mais de nombreuses espèces nécessitent des permis pour franchir les frontières internationales.

Au Canada, la CITES est administrée par Environnement et Changement climatique Canada et est mise en œuvre en vertu :

- de la *Loi sur la protection d'espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial* (LPEAVSRCII);
- du *Règlement sur le commerce d'espèces animales et végétales sauvages* (RCEAVS).

Un permis CITES peut être requis si vous prévoyez sortir du pays une espèce végétale ou animale figurant dans la CITES ou ses parties ou ses dérivés. Par exemple :

- les spécimens de faune;
- les animaux de compagnie exotiques;
- les trophées de chasse.

Des exemptions d'applications non commerciales sont prévues dans le cas de certains articles souvenirs pour touristes ainsi que d'effets personnels et d'objets à usage domestique, mais sous réserve de restrictions. Veuillez consulter le *Règlement sur le commerce d'espèces*

animales et végétales sauvages, ou le site Web d'Environnement et Changement climatique Canada pour obtenir de plus amples renseignements.

Il appartient à la personne qui s'est procurée le produit faunique (en l'achetant, en le pêchant ou en le chassant) de se procurer les permis nécessaires. Un exploitant ou un RDN n'est pas tenu de se procurer ces permis, mais il doit prévoir le besoin et prendre les dispositions nécessaires au nom de ses passagers afin de faciliter le processus.

De nombreux pays, notamment les États-Unis, imposent des limites très strictes à l'importation de parties d'animaux. Les passagers doivent être au courant des lois dans leur pays d'attache régissant l'importation des parties d'animaux et des végétaux.

Recommandations :

- Les exploitants ou les RDN avisent leurs passagers des exigences et/ou des restrictions imposées par leurs pays d'attache (y compris les pays qu'ils peuvent traverser) avant de débarquer dans des endroits où ces produits peuvent être achetés ou obtenus.
- Les exploitants ou les RDN doivent aviser les collectivités si les passagers n'ont pas le droit d'acheter certains articles d'artisanat (p. ex., des produits du phoque) afin de laisser le temps aux artisans locaux de créer des pièces d'artisanat appropriées à l'intention des visiteurs.
- En outre, les gouvernements territoriaux ont des exigences en matière de permis pour l'exportation des poissons et des gibiers. Des permis de pêche sportive et de chasse sont également requis. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez-vous adresser aux gouvernements territoriaux.

3.10 AGENCE PARCS CANADA

Cette agence fédérale est responsable de la gestion et de l'entretien de tous les parcs nationaux et des lieux historiques nationaux. Toute activité touristique qui se déroule dans l'un de ces endroits doit être coordonnée avec l'Agence Parcs Canada [12]. Des permis et des droits d'admission sont requis. Une liste des permis et des droits se trouve à l'annexe 3.

Les exploitants ou les RDN ont tout intérêt à communiquer avec Parcs Canada plusieurs mois à l'avance pour obtenir les approbations nécessaires.

3.11 AGENCE DE LA SANTÉ PUBLIQUE DU CANADA

3.11.1 Bureau des Services de Santé des Voyageurs et Aux Frontières

Tous les navires de croisière internationaux doivent respecter :

- la *Loi sur le ministère de la Santé* (LMS);
- la *Loi sur les aliments et drogues* (FDA), articles 4 et 7;
- le *Règlement sur l'eau potable à bord des trains, navires, aéronefs et autocars* (2016);
- la *Loi sur la mise en quarantaine*;
- le *Règlement sanitaire international* (2005).
- Le Programme du public voyageur – Bureau des services de santé des voyageurs et aux frontières – Agence de la santé publique du Canada, a harmonisé son programme d'inspection de la santé publique des navires de croisière avec le « Vessel Sanitation » Program du « Centre of Disease Control and Prevention » des États-Unis (*US CDC VSP)*

afin d'assurer l'uniformité des régimes/lignes directrices d'inspection, etc. Par exemple, un navire de croisière qui navigue entre les États-Unis et le Canada est inspecté par les deux organismes selon les mêmes normes/directives en matière de santé publique.

Selon la taille du navire de croisière, l'un des quatre agents de santé environnementale aura pour mandat d'inspecter un navire de croisière pour déterminer s'il est bien conforme aux normes de santé publique qui figurent dans le Manuel d'orientation du Programme d'inspection des navires de croisière de l'ASPC (qui sont également harmonisées avec le « Vessel Sanitation Program » des États-Unis). *Voir les annexes 8 et 14 pour obtenir de plus amples renseignements sur le Programme d'inspection des navires de croisière du « Center for Disease Control ».*

Chaque navire de croisière international sera évalué sous l'angle des risques pour la santé publique à bord du navire en fonction des données historiques d'inspection (y compris les données du VSP des États-Unis), des infractions critiques antérieures, etc. Selon cette évaluation des risques, le navire de croisière fera l'objet soit d'une inspection de santé publique, soit d'une inspection partielle, ce qui consiste à cibler un secteur particulier du navire, sans oublier les installations médicales.

Les agents de santé environnementale fournissent des conseils ou des directives de santé publique, le cas échéant, aux effectifs des navires de croisière lorsque les normes ne sont pas conformes. À l'issue des inspections, les inspecteurs rédigent un rapport qui décrit les constatations de l'inspection et qui contient des recommandations.

3.11.2 Surveillance

Chaque navire de croisière international qui relève du Programme d'inspection des navires de croisière de l'Agence de la santé publique du Canada est tenu de déclarer tous les cas d'affections gastro-intestinales (AGI) 24 à 36 heures avant l'arrivée dans un port canadien en provenance d'un port étranger. Cela englobe les rapports sur un nombre nul de cas. Si d'autres cas se manifestent à l'issue de ce rapport de 24 heures, il faut alors présenter une mise à jour toutes les quatre heures. Lorsque la mise à jour a lieu, elle doit faire état de tous les cas et non pas seulement des cas supplémentaires. En outre, un rapport spécial doit être établi lorsque l'affection gastro-intestinale atteint 2 % des passagers ou des membres d'équipage.

Cela englobe les navires qui peuvent se trouver à 15 jours ou moins du Canada. Les rapports sont transmis par voie électronique, de préférence sur le Web (http://healthspace.ca/Clients/HC-SC/WebHC_GI_Reporting.nsf), mais ils peuvent également être transmis par télécopieur ou par téléphone.

3.11.3 Rapport de 24 Heures

Un rapport standard d'affection gastro-intestinale doit être remis à Santé Canada au moins 24 heures, mais au plus 36 heures avant l'arrivée du navire dans un port canadien. Ce rapport doit faire état du nom du navire, du nom des ports et des dates d'embarquement et de débarquement, du nombre total de passagers et de membres d'équipage malades ainsi que du nombre total de passagers et de membres d'équipage.

Lorsqu'une croisière ne débute pas au Canada, un rapport courant est exigé avant l'arrivée dans le premier port d'escale canadien. Lorsqu'une croisière débute au Canada, un rapport courant est exigé avant l'arrivée au dernier port d'escale canadien.

3.11.4 Rapport Toutes les Quatre Heures

Si le nombre de cas d'affections gastro-intestinales change après la présentation du premier rapport, un rapport mis à jour doit être présenté au moins quatre (4) heures avant l'arrivée du navire dans le port canadien. Le rapport de mise à jour toutes les quatre (4) heures comprend le nombre total cumulatif de membres d'équipage et de passagers ayant été déclarés malades pendant la durée totale de la croisière, y compris les cas supplémentaire. Les rapports courants et les rapports de mise à jour toute les quatre (4) heures peuvent être présentés par téléphone, par télécopieur ou, de préférence, par voie électronique. Il faut conserver la preuve à bord du navire que le rapport a bien été reçu par l'Agence de la santé publique du Canada.

3.11.5 Rapport Spécial

Un rapport spécial doit être présenté à tout moment durant une croisière, notamment entre deux ports canadiens, lorsque le pourcentage cumulatif de cas à déclarer entrés dans le journal de surveillance des affections gastro-intestinales atteint 2 % des passagers ou 2 % des membres d'équipage et que le navire est à 15 jours de l'arrivée prévue dans un port canadien. Les rapports courants de 24 heures et toutes les quatre heures doivent continuer d'être soumis. Un avis par téléphone doit accompagner un rapport spécial sur un pourcentage supérieur à 2 %.

Un deuxième rapport spécial doit être présenté lorsque le pourcentage cumulatif de cas à déclarer entrés dans le journal de surveillance des AGI atteint 3 % des passagers ou 3 % des membres d'équipage et que le navire est à 15 jours de l'arrivée prévue dans un port canadien.

4 ANNEXES

ANNEXE 1 LOIS ET RÈGLEMENTS PERTINENTS

On trouvera une liste actuelle de l'ensemble des lois et règlements canadiens sur le site Web du ministère de la Justice du Canada à l'adresse : http://lois.justice.gc.ca/fra/.

Lois et règlements fédéraux	Ministère
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	Transports Canada et Garde côtière canadienne
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques	Transports Canada
Loi sur la responsabilité en matière maritime	Transports Canada
Loi sur la sûreté du transport maritime	Transports Canada
Loi canadienne sur la protection de l'environnement	Environnement et Changement climatique Canada
Loi sur le cabotage	Agence des services frontaliers du Canada, Transports Canada
Loi sur les parcs nationaux du Canada	Parcs Canada
Loi sur les océans	Ministère des Pêches et des Océans
Loi sur les pêches	Ministère des Pêches et des Océans
Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs	Ministère des Pêches et des Océans
Loi sur les espèces en péril	Environnement et Changement climatique Canada
Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique	Transports Canada
Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques, 1995	Transports Canada
Décrets sur les zones de contrôle de sécurité maritime	Transports Canada
Règlement sur le mouillage des navires	Transports Canada
Règlement sur les abordages	Transports Canada
Règlement sur la sécurité de la navigation	Transports Canada
Règlement sur l'équipement de sauvetage	Transports Canada
Règlement sur le personnel maritime	Transports Canada
Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien	Transports Canada

Règlement sur les apparaux de gouverne	Transports Canada
Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast	Transports Canada
Règlement sur les enregistreurs de données de voyage	Transports Canada
Règlement sur la désignation de l'aire marine protégée de Tarium Niryutait	Parcs Canada
Règlement sur les mammifères marins	Ministère des Pêches et des Océans

Lois et règlements du Nunavut
Loi sur le Nunavut
Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut
Loi sur la planification et l'évaluation des projets au Nunavut
Loi sur le tourisme
Règlement sur les pourvoiries
Loi sur la faune
Règlement sur les lieux archéologiques et paléontologiques du Nunavut
Loi sur les parcs territoriaux
Règlement sur les parcs territoriaux
Loi sur la protection de l'environnement

Lois et règlements du Yukon
Loi sur le tourisme en milieu sauvage
Loi sur la faune (et règlements)
Loi sur les parcs et la désignation foncière

Lois et règlements des Territoires du Nord-Ouest
Loi sur les entreprises

ANNEXE 2 LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES

Il se peut que les adresses et les numéros de téléphone changent de temps à autre. Si vous éprouvez des difficultés avec l'un des numéros indiqués dans cette section, veuillez appeler la ligne de référence du gouvernement du Canada au numéro 613-941-4823 ou 800-O-CANADA.

[N°] de reference dans le texte	Ministères et organismes fédéraux		Numéros de téléphone	Courriel	Adresse du site Web
1	Agence des services frontaliers du Canada		s.o.	cruise-croisiere@cbsa-asfc.gc.ca	www.cbsa-asfc.gc.ca
2	Forces armées canadiennes – Yellowknife		867-873-0700, poste 6056	s.o.	http://www.forces.gc.ca/fr/operations-regionales-foi-nord/detachments.page
3	Garde côtière canadienne	Centre des opérations régionales	855-209-1976	Regional XCA-MontrealOps@dfo-mpo.gc.ca	http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil
4		Bureau des glaces (secteur de l'Arctique)	514-283-2784	DFO.IceOpsArctic.GlacesOpsArctique.MPO@dfo.mpo.gc.ca	
5	Service hydrographique du Canada		613-998-4931 ou 1-866-546-3613	chsinfo@dfo-mpo.gc.ca	http://www.charts.gc.ca/index-fra.asp
6	Ministère des Pêches et des Océans		613-993-0999	info@dfo-mpo.gc.ca	http://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm
7	Environnement et Changement climatique Canada – Service canadien de la faune		1-800-668-6767	ec.enviroinfo.ec@canada.ca	https://www.canada.ca/fr/services/environnement/faune-flore-especes.html
8	Environnement et Changement climatique Canada – Service des glaces		1-800-668-6767 (au Canada seulement)	s.o.	https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/previsions-observations-glaces/conditions-glaces-plus-recentes.html https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/previsions-observations-glaces.html
9	Affaires mondiales Canada		s.o.	s.o.	http://www.international.gc.ca/international/index.aspx?lang=fra
10	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada		1-888-242-2100 (au Canada seulement)	s.o.	https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete.html
11	Services de communications et de trafic maritimes, Garde côtière canadienne		s.o.	s.o.	http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil
12	Agence Parcs Canada		888-773-8888 (au Canada) 819-420-9486 (appels internationaux)	information@pc.gc.ca	https://www.pc.gc.ca/fr/index
13	Agence de la santé publique du Canada		1-844-280-5020		https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/vie-saine/sante-voyage/conseils-

				generaux/programme-inspection-navires-croisiere.html
14	GRC – Division « G » (T. N.-O.)	867-765-3900	Formulaire de contact courriel sur le site Web Contactez-nous	http://www.rcmp-grc.gc.ca/fr/nt/contactez-nous http://www.rcmp-grc.gc.ca/fam/g-fra.htm
15	GRC – Division « M » (Yukon)	867-667-5551	Formulaire de contact courriel sur le site Web Contactez-nous	http://www.rcmp.gc.ca/fr/yk/contactez-nous http://www.rcmp-grc.gc.ca/detach/fr/d/695
16	GRC – Division « V » (NU)	867-975-4409	Formulaire de contact courriel sur le site Web Contactez-nous	http://www.rcmp-grc.gc.ca/fr/nu/contactez-nous http://www.rcmp-grc.gc.ca/detach/fr/d/692
17	Transports Canada, Aviation civile – Région des Prairies et du Nord	888-463-0521	PNRspecialflightops@tc.gc.ca	https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/menu.htm
18	Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada – Région des Prairies et du Nord	888-463-0521	pnrweb@tc.gc.ca	http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm
[N°] de reference en texte	**Ministères/organisations du Nunavut**	**Numéro de téléphone**	**Courriel**	**Adresse du site Web**
19	Ministère de la Culture et du Patrimoine	867-975-5500	*s.o.*	https://www.gov.nu.ca/fr/culture-and-heritage-fr
20	Ministère du Développement économique et des Transports	867-975-7800	CruiseNunavut@gov.nu.ca	https://gov.nu.ca/fr/det
21	Ministère de l'Environnement – Division des parcs et des lieux spéciaux	867-975-7700	environment@gov.nu.ca	https://gov.nu.ca/fr/environment
22	Ministère de la Justice, Registres juridiques	867-975-6590	Legal.Registries@gov.nu.ca	http://www.nunavutlegalregistries.ca
23	Ministère de l'Environnement – Division de la faune	867-979-0731	heritage@ihti.ca	http://www.ihti.ca/eng/home-english.html
24	Ministère de l'Environnement – Conseil de gestion de la faune	866-686-2888	info@nunavuttourism.com	http://www.nunavuttourism.com
25	Comité d'étude des répercussions de la région marine d'Eeyou	819-895-2202	*s.o.*	http://www.eeyoumarineregion.ca
26	Organisations de chasseurs et de trappeurs	Plusieurs	*s.o.*	***Veuillez vous adresser aux collectivités particulières pour obtenir plus de précisions***
27	Fiducie du patrimoine inuit	867-979-8514	employernu@wscc.nu.ca	http://wscc.nu.ca/fr
28	Association des Inuits de Kitikmeot	867-983-2458	*s.o.*	https://kitia.ca
29	Association des Inuits de Kivalliq	867-645-5725	reception@kivalliqinuit.ca	http://www.kivalliqinuit.ca
30	Division des terres du gouvernement des Nunatsiavut (Labrador)	709-922-2942	*s.o.*	http://www.nunatsiavut.com/department/lands-natural-resources
31	Commission de planification de la région marine du Nunavik	819-964-0888	mnaseer@nmrpc.ca	http://www.nmrpc.ca/?l=fr
32	Comité du Nunavut chargé de	867-975-7300	receptionist@nwmb.com	http://www.nwmb.com

	l'examen des répercussions			
33	Commission de planification du Nunavut	866-233-3033	info@nirb.ca	http://www.nirb.ca/fr
34	Tourisme Nunavut	867-979-3444	*s.o.*	http://www.nunavut.ca/fr
35	Association des Inuits de Qikiqtani	867-975-8400	info@qia.ca	http://qia.ca
36	Commission de la sécurité et de l'indemnisation des travailleurs	877-404-4407	http://www.wscc.nt.ca/content/contact-form?contact_id=2095	http://www.wscc.nt.ca/fr/%C3%A0-propos-de-la-cstit/nous-joindre
[N°] de reference en texte	**Ministères/organisations des Territoires du Nord-Ouest**	**Numéro de téléphone**	**Courriel**	**Adresse du site Web**
37	Ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles	867 767-9055 postes 53001	*s.o.*	http://www.enr.gov.nt.ca/en/fran%C3%A7ais
38	Ministère de l'Industrie, du Tourisme et de l'Investissement – Division de la conformité*	867-777-7196	*s.o.*	http://www.iti.gov.nt.ca/fr
39	Ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles	867-678-6650	*s.o.*	http://www.enr.gov.nt.ca/en/fran%C3%A7ais
40	Ministère de l'Industrie, du Tourisme et des Investissements (ITI)*	867-777-7196	*s.o.*	http://www.iti.gov.nt.ca/fr
41	Conseil d'examen des répercussions environnementales (CERE)	867-777-2828	eirb@jointsec.nt.c	http://eirb.ca/
42	Secrétariat conjoint des Inuvialuits	867-977-2828	adminjs@jointsec.nt.ca	http://jointsecretariat.ca
43	Administration des terres des Inuvialuits	867- 977-7100	*s.o.*	https://www.inuvialuitland.com/
44	Organisations locales de chasseurs et de trappeurs (OCT) *	*s.o.*	*s.o.*	*s.o.*
45	Affaires municipales et communautaires (MACA)	867-767-9162, poste 21044	jay_boast@gov.nt.ca	http://www.maca.gov.nt.ca/fr
46	Établissement des parcs et des sites nordiques	867-777-7196	*s.o.*	*s.o.*
47	Centre du patrimoine nordique du Prince de Galles pour les T.N.-O.	867-767-9347	pwnhc@gov.nt.ca	http://www.pwnhc.ca/fr/
48	Commission de la sécurité et de l'indemnisation des travailleurs	867-920-3888 ou 800-661-0792	Formulaire de contact courriel sur le site Web Contactez-nous	http://www.wscc.nt.ca/fr
[N°] de reference en texte	**Ministères/organisations du Yukon**	**Numéro de téléphone**	**Courriel**	**Adresse du site Web**
49	Ministère de l'Environnement	867-667-3400	environment.yukon@gov.yk.ca	http://www.env.gov.yk.ca/fr/
50	Ministère de l'Environnement,	867-667-5648	yukon.parks@gov.yk.ca	http://www.env.gov.yk.ca/camping-parks/ParkPermits.php

	Direction des parcs du Yukon*			
51	Ministère du Tourisme et de la Culture	867-667-5036	*s.o.*	http://www.tc.gov.yk.ca/fr/index.html
52	Comité d'étude des répercussions environnementales*	867- 777-2828	Formulaire de contact courriel sur le site Web Contactez-nous	http://www.gov.nt.ca/fr/communiquez-avec-le-gtno
53	Commission de santé et de sécurité et d'indemnisation des travailleurs	867-667-5645	worksafe@gov.yk.ca	https://wcb.yk.ca/
54	Questions générales	867-667-5811 ou 867-667-5812	Inquiry.desk@gov.yk.ca	http://www.gov.yk.ca/fr/index.html
55	Conseil d'évaluation environnementale et socio-économique du Yukon	867-668-6420 ou 866-322-4040 (sans frais)	yesab@yesab.ca	http://www.yesab.ca/

ANNEXE 3 PERMIS ET AUTORISATIONS PAR COMPÉTENCE

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Ministère/ organisme	Exigences concernant les permis	Frais/coûts	Traduction requise	Échéance	S'applique aux navires qui transportent des passagers	Remarques
Service canadien de la faune, Environnement et Changement climatique Canada	Fédéral : accès aux réserves nationales de faune et aux refuges d'oiseaux migrateurs. S'occupe également de l'île Bylot, située dans le Parc national Sirmilik	Non	Oui – Inuktitut	1er février chaque année	Oui	Vérifier également les refuges d'oiseaux importants et les habitats terrestres des oiseaux migrateurs, notamment les permis de visiteur et les licences d'entreprise (voir les inscriptions distinctes ci-après) (traduction non requise en 2016)
Agence Parcs Canada, délivrance de licences et de permis	Parc national – licence d'entreprise/permis de guide. (Des permis peuvent être requis pour chaque membre du personnel.)	196,20 $ CAD par parc	Non	60 jours avant l'arrivée	Oui	Examiner aussi le « *Guide de demande pour les parcs nationaux du Nunavut* »
Agence Parcs Canada, délivrance de licences et de permis	Parc national – Permis de guide (enchâssé dans la licence d'entreprise)	19,60 $ CAD par guide par parc	Non	60 jours avant l'arrivée	Oui	
Agence Parcs Canada	Parc national – permis d'armes à feu/modèle de plan de sécurité à l'égard des ours polaires	30 $ CAD par permis	Non	60 jours avant l'arrivée	Oui	
Agence Parcs Canada	Parcs nationaux – signaler les rencontres avec des ours	Non	Non	Requis après la visite	Oui	
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (CIC) Unités des travailleurs étrangers provisoires/ Emploi et Développement social Canada (EDSC)	**ÉTAPE 1 : des visas ou des exonérations** sont requis pour les membres du personnel et/ou les membres d'équipage qui doivent travailler à terre – pas d'exceptions!	Voir ci-dessous	Non	Présenter sa demande 120-90 jours avant de soumettre un permis de travail	Oui	Se renseigner sur les exigences concernant les visas et les permis de travail * 30 jours à l'avance si vous avez besoin d'une exonération
Service Canada	**ÉTAPE 2 :** Obtenir une évaluation de l'impact sur le marché du travail	1 000 $ CAD	Non	Déposer sa demande 120-90 jours pour un permis de travail	Oui	Des frais supplémentaires peuvent s'appliquer. Si vous avez besoin d'une exonération, présentez votre demande au minimum

						30 jours avant.
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada pour les permis de travail	**ÉTAPE 3 :** Se procurer les permis de travail (si vous ne demandez pas une exonération)	155 $ CAD par permis	Non	Déposer sa demande 120-90 jours à l'avance	Oui	
Transports Canada, Aviation civile	**Il faut obtenir des autorisations pour utiliser des aéronefs non immatriculés au Canada, des pilotes et des exploitants. Des permis spéciaux sont également nécessaires pour l'utilisation d'UAV/drones.**	Non	Non	Au moins 90 jours à l'avance	Oui	Ce processus de demande est complexe.
Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada	**Licences de cabotage de l'ASFC**	À déterminer	Non	À déterminer	Dépend de l'itinéraire	Consulter la *Loi sur le cabotage*
Sécurité maritime Transports Canada	**Contacter pour obtenir des règlements à jour**	s.o.	s.o.	Entrer en contact dès le début du processus	Oui	Contacter Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada, Région des Prairies et du Nord
Affaires mondiales Canada	Fournir l'itinéraire du navire	s.o.	s.o.	Dès que possible	Oui	
Garde côtière Canada	Fournir l'itinéraire du navire			Dès que possible	Oui	
Santé Canada	Délivrance de certificats d'inspection des navires Fournir l'itinéraire du navire*	À déterminer	Non		Oui	* Soumettre le plus tôt possible.
Transports Canada	**Déclaration de sûreté du navire**	s.o.	s.o.	Contacter TC pour d'autres précisions	Oui	Il faut remplir une déclaration de sûreté (DDS) chaque fois que le navire jette l'ancre ou mouille à un quai ou une structure terrestre dans l'Arctique.
Agence des services frontaliers du Canada	**Veuillez consulter le Manuel sur les navires de croisière de l'ASFC pour des précisions complètes sur les formulaires et les exigences**	Consulter le Manuel pour obtenir d'autres précisions	Non	Consulter le Manuel pour obtenir d'autres précisions	Oui	Le Manuel sur les navires de croisière de l'ASFC est un guide exhaustif sur toutes les procédures de l'ASFC visant le dédouanement des navires de croisière qui arrivent au Canada. Cela comprend des sections particulières consacrées aux modalités de

						dédouanement dans l'Arctique de même que tous les formulaires et permis applicables.
Forces armées canadiennes et détachements respectifs de la GRC	**Envoyer à l'avance l'itinéraire du navire**	Sans frais	Non	Présenter dès le début	Oui	
GRC	**Enregistrement des armes à feu**	Sans frais	Non	Présenter dès le début du processus de planification	Oui	

NUNAVUT

Ministère/ organisme	Exigences concernant les permis	Frais/coûts	Traduction requise	Échéance	S'applique aux navires qui transportent des passagers	Remarques
Commission de planification du Nunavut (CPN) (détermination de la conformité)	*Loi de 1995 sur la planification et l'évaluation des projets au Nunavut*	Sans frais*	La proposition de projet est présentée en anglais**	Déposer le plus rapidement possible. **Première étape** du processus d'examen	Oui	* Il y a des frais pour les services de traduction. ** Voir ci-après pour les exigences concernant le contrôle de la CNER. ***S'applique aux yachts commerciaux et non commerciaux.
Commission de planification du Nunavut (CPN)	Demande visant à déterminer la conformité avec le plan régional d'utilisation des terres de Nord Baffin	Non	Non	Remplir dès réception*	Oui	* Si transmis par la CPN. **S'applique si le projet a été présenté à la CPN. (Voir ci-dessus.)
Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (CNER)	Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions (nécessaire si la CPN prend une décision positive sur la conformité)	Sans frais *	Certains travaux de traduction nécessaires	2e étape**	Oui	* Il y a des frais qui se rattachent aux services de traduction. ** Si aiguillé par la CPN. *** Si le programme des yachts comprend des demandes de permis. Cela n'est pas nécessaire si aucun permis n'est sollicité auprès de l'un des organismes.
Ministère du Développement économique et des Transports	Licence de pourvoirie	225 $ CAD	Non	Au minimum trois mois avant l'arrivée	Oui	

Ministère du Développement économique et des Transports	Consentement de divulguer au public des renseignements sur le tourisme	s.o.	Non	Nécessaire au minimum trois mois avant l'arrivée	Oui	
Ministère de la Justice (enregistrement des sociétés/ rendements annuels)	L'enregistrement à titre de société extraterritoriale – mise à jour annuelle de la licence d'entreprise (certificat de conformité à titre de société extraterritoriale)	300 $ CAD	Non	Soumettre le plus tôt possible	Oui	- doit être envoyé avec la licence de pourvoirie
Commission des accidents du travail	Protection des travailleurs REMARQUE sur l'exemption de la CAT : En 2016, la demande unique couvrait à la fois le Nunavut et les T.N.-O.	Sans frais	Non	Au minimum trois mois avant l'arrivée	Oui	
Ministère du Développement économique et des Transports	Rapports préalables et postérieurs sur les retombées économiques (Cambridge Bay et Pond Inlet)	Sans frais	Non	Oui *	Oui	* Le rapport préalable au voyage est échu trois mois avant l'arrivée. Le rapport postérieur au voyage est échu 30 jours après la fin du voyage.
Tourisme Nunavut	Songer à adhérer à Tourisme Nunavut	Des frais s'appliquent si la compagnie adhère*	Non	Aucune exigence en matière d'échéance	Facultatif	* L'adhésion est facultative
Ministère de l'Environnement et des Parcs : Planification et Opérations*	Parcs Nunavut	À annoncer	Voir ci-dessous	30 jours à l'avance**	Oui	* Parcs Nunavut et Division des lieux spéciaux ** S'il y a lieu
Ministère de l'Environnement et des Parcs : Planification et Opérations*	Permis d'armes à feu dans les parcs territoriaux	À annoncer	Non	s.o.	Oui	* Parcs Nunavut et Division des lieux spéciaux

Ministère de l'Environnement et des Parcs : Planification et Opérations*	Permis d'utilisation des parcs territoriaux	À annoncer	Non	s.o.	Oui	* Parcs Nunavut et Division des lieux spéciaux
Ministère de l'Environnement et des Parcs : Planification et Opérations *	Permis territorial de filmer et de prendre des photos	À annoncer	Non	s.o.	Oui	* Parcs Nunavut et Division des lieux spéciaux
Ministère de l'Environnement et des Parcs : Planification et Opérations *	Permis de visiteur des parcs territoriaux	À annoncer	Non	s.o.	Oui	* Parcs Nunavut et Division des lieux spéciaux
Ministère de l'Environnement, Conseil de gestion de la faune du Nunavut	Licence d'observation de la faune (*Loi sur la faune du Nunavut*)	175 $ CAD*	Non	s.o.	Oui	* (frais de licence de 25 $ + supplément de licence de 150 $ + 5 % de taxe fédérale)
Ministère de l'Environnement, Conseil de gestion de la faune du Nunavut	Carnet d'enregistrement de la faune (pour les interactions avec les ours polaires et les espèces fauniques)	s.o.	Non	Dans les 30 jours suivant la fin du voyage	Oui	
Ministère de l'Environnement, Bureau de la conservation*	Signaler tout problème relatif à la faune ou toute interaction avec des carnivores	s.o.	Non	Le plus tôt possible	Oui	* Signaler au bureau local de conservation de l'environnement
Ministère de l'Environnement, Conseil de gestion de la faune du Nunavut	Permis archéologique et/ou paléontologique du Territoire du Nunavut	Sans frais*	Non**	Avant le 31 mars	Oui***	* Si la demande est présentée dans les 30 jours suivant l'arrivée – des frais de retard peuvent s'appliquer. **La demande doit être en anglais, mais les lettres adressées aux collectivités et aux associations inuites doivent être traduites en Inuktitut. Le Ministère traduira la section 4 de la demande en Inuktitut. *** Un permis est délivré à l'archéologue qui fait partie du personnel. **** Un permis peut

						être délivré au chef de l'expédition ou au guide si un archéologue ne se trouve pas à bord.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Ministère/ organisme	Exigences concernant les permis	Frais/coûts	Traduction requise	Échéance	S'applique aux navires qui transportent des passagers	Remarques
Association des Inuits de Qikiqtani	Permis d'accès aux terres appartenant aux Inuits	250 $ CAD*	Oui	30 jours à l'avance	Oui	*S'il y a lieu
Association des Inuits de Kitikmeot	Permis d'accès aux terres appartenant aux Inuits	250 $ CAD*	Oui	30 jours à l'avance	Oui	* S'il y a lieu
Organisations de chasseurs et de trappeurs*	Entente par écrit conclue avec les comités des chasseurs et des trappeurs compétents	Sans frais	Oui	30 jours à l'avance	Oui	* Les points de contact varient – voir la liste des OCT
Fiducie du patrimoine inuit	Recrutement de guides inuits	s.o.	Non	30 jours à l'avance	Oui	* La petite taille des yachts empêchera sans doute de pouvoir engager des guides inuits et Inuvialuits.
Ministère de l'Environnement ou Pêches et Océans Canada*	Licence de pêche sportive	Oui**	s.o.	s.o.	Oui	* La plupart des magasins qui vendent des articles sportifs, les magasins de matériels et les dépanneurs, certains détachements de la GRC peuvent délivrer des licences de pêche sportive. ** 40 $ CAD (licence saisonnière pour les non-résidents); 30 $ CAD (licence de trois jours pour les non-résidents)
Secrétariat mixte des Inuvialuits	Procéder à une évaluation des répercussions environnementales*	Sans frais	Non	6 à 8 semaines avant au minimum**	Oui	* Prévoit un processus d'évaluation et de consultation des répercussions sur l'environnement du développement commercial ou des projets dans la région

						de peuplement des Inuvialuits. **Doit procéder à un processus de consultation.
Commission d'examen des répercussions environnementales (CERE)	Lignes directrices sur l'examen des répercussions environnementales	s.o.	s.o.	s.o.	Oui	
Ministère de l'Industrie, du Tourisme et de l'Investissement – Division de la conformité*	Contacter les organismes territoriaux	s.o.	s.o.	Contacter dès le début du processus de planification	Oui	* Ressources, faune et développement économique, Ouest de l'Arctique/ delta de Beaufort Bureau régional
Ministère des Ressources, de la Faune et du Développeme-nt économique, Bureau des parcs et du tourisme*	Accès aux parcs territoriaux, aux lieux patrimoniaux et archéologiques et aux réserves de faune	s.o.	s.o.	Contacter dès le début du processus de planification	Oui	* REMARQUE : le contact est pris par l'entremise du bureau ci-dessus
Établissement des parcs et des sites nordiques	Conditions d'accès aux parcs territoriaux et aux réserves de faune	À déterminer	À déterminer	2 à 4 semaines au minimum*		* Présenter le plus tôt possible. Il faut procéder à un processus de consultation.
Commission des accidents du travail	Preuve d'inscription à la CAT*	300 $ CAD	Non	Il faut compter trois jours ouvrables avant de recevoir	Oui	* REMARQUE : En 2016, cela a été traité par le bureau de la CAT au Nunavut pour les T.N.-O.
Administration des terres des Inuvialuits	Demande de permis d'utilisation des terres (terres privées des Inuvialuits)*	À déterminer	À déterminer	4 à 6 semaines avant au minimum**	Oui	* REMARQUE : Ne s'applique qu'aux terres situées à l'extérieur des limites des hameaux. **Soumettre le plus rapidement possible. Procéder à un processus de consultation.
Ministère du Tourisme, de l'Industrie et de l'investissement (TII)*	Licence d'exploitant touristique	545 $ CAD**	Non	6 à 8 semaines avant** *	Oui	* Par le bureau régional TII du delta de Beaufort. ** Les frais sont en cours d'examen. Les renouvellements se chiffrent à 160 $ CAD. Les renouvellements de licence (pour les permis existants) sont échus avant le 31 mars. ***Il faut procéder à un processus de consultation.

Ministère du Tourisme, de l'Industrie et de l'investissement (TII)*	Conditions d'accès aux parcs territoriaux et aux réserves de faune	À déterminer	À déterminer	2 à 4 semaines au minimum*	* Soumettre le plus tôt possible. Procéder à un processus de consultation	** Par l'entremise du bureau régional TII du delta de Beaufort; « Attention : gestionnaire des parcs »
Affaires municipales et communautaires (MACA)	Licence d'entreprise pour l'accès aux collectivités* Remarque : délivré par les bureaux des hameaux communautaires	À déterminer	À déterminer	2 à 4 semaines au minimum*	Oui	
Centre du patrimoine septentrional du Prince de Galles pour les T.N.-O	Lieux archéologiques et patrimoniaux – permis**	À déterminer	À déterminer	6 à 8 semaines au minimum*	Oui	* Soumettre le plus tôt possible. Procéder à un processus de consultation. ** Permis de mener des activités commerciales dans les lieux archéologiques des T.N.-O. conformément aux règlements sur les lieux archéologiques. Remarque : L'autorisation de mener des activités dépend de l'emplacement et de l'ampleur du projet.
Organisations locales de chasseurs et de trappeurs (OCT)*	Entente par écrit avec les comités compétents de chasseurs et de trappeurs	s.o.	s.o.	30 jours à l'avance de préférence	Oui	* Contacter EISC pour une liste des points de contact.
Ministère de l'Environnem-ent et des Ressources naturelles	Licence de pêche sportive	40 $ CAD*	s.o.	s.o.	Oui	* Licence F3 pour les non-résidents
Plan de gestion des bélugas dans la mer de Beaufort (avec les modifications de la quatrième impression)	Opérations en hélicoptère (en général)	s.o.	s.o.	Avant le voyage	Oui	
À déterminer	Licence d'exportation	À déterminer	Non	À déterminer	Oui	

YUKON

Ministère/ organisme	Exigences concernant les permis	Frais/ coûts	Traduction requise	Échéance	S'applique aux navires qui transportent des passagers	Remarques
Ministère de l'Environnement, Direction des parcs du Yukon*	Organismes territoriaux	Sans frais	Non	Non	Oui	* Parcs territoriaux et cours d'eau patrimoniaux du Yukon
Ministère du Tourisme et de la Culture	Organismes territoriaux	Sans frais	Non	Non	Oui*	* Depuis 2014, il n'y a pas d'exigences particulières pour les navires de croisière ou d'expédition
Ministère de l'Environnem-ent	Registre des sociétés	À déterminer	Non	Non	Oui	
Commission des accidents du travail	Demande de statut temporaire (équipe d'expédition)*	À déterminer	Non	Non	Oui	* Si le navire reste au Yukon pendant moins de 10 jours civils et que la société ne recrute pas de travailleurs du Yukon
Ministère de l'Environnem-ent*	*Permis exigé :* licence de tourisme en milieu sauvage**	100 $ CAD (2014)	Non	Non, peut prendre jusqu'à 30 jours	Oui	* Registraire, *Loi sur la délivrance de licences touristiques en milieu sauvage*, Direction des parcs et des zones protégées. ** REMARQUE : Les exploitants qui planifient des excursions à terre doivent se procurer une licence d'entreprise touristique commerciale.
Comité d'étude des répercussions environnemen-tales*	En vertu de la Convention définitive des Inuvialuit sur les revendications territoriales, les exploitants de croisières doivent faire l'objet d'une	Sans frais	Non	Non	Oui	* Secrétariat mixte – Comité des ressources renouvelables des Inuvialuits

	présélection.					
À déterminer	Permis pour les parcs territoriaux	Sans frais*	Non	Non – peut prendre jusqu'à 30 jours	Oui	* Des frais ne sont facturés que pour le camping de nuit
Environnement Yukon	Parc de l'île Qikiqtaruk-Herschel – demande d'un permis de parc*	Sans frais	Non	Non	Oui	* Est également désigné sous le nom de permis d'utilisation des parcs. Exigé de la part des navires commerciaux et des navires de loisir.
Environnement Yukon	Rapports postérieurs à la visite – « Instructions sur les voyages de jour »	s.o.	Non	Oui*	Oui	* Voir l'échéance dans les instructions
Environnement Yukon	Rapport d'accident	s.o.	Non	Oui*	Oui	* Dès que possible après un accident
Environnement Yukon	Licence de pêche à la ligne du Yukon (pêche sportive)	Oui*	Non	Non	Oui	* 10 $ CAD pour un jour 20 $ CAD pour 6 jours 35 $ CAD pour la saison

ANNEXE 4 ZONES DE CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

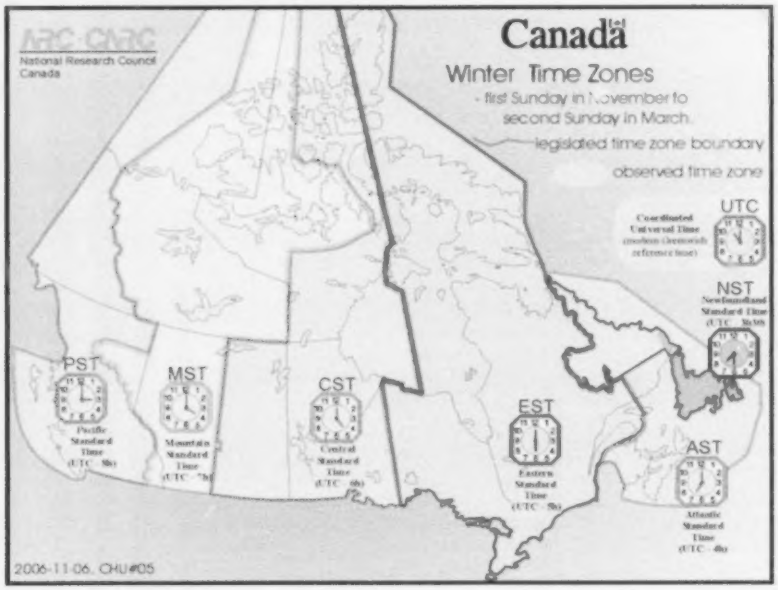
ANNEXE 5 RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DANS L'ARCTIQUE – ANNEXE 1 (TABLEAU DESZONES/DATES)

Colonne 15 Catégorie	Colonne 2 Zone 1	Colonne 3 Zone 2	Colonne 4 Zone 3	Colonne 5 Zone 4	Colonne 6 Zone 5	Colonne 7 Zone 6	Colonne 8 Zone 7	Colonne 9 Zone 8	Colonne 10 Zone 9	Colonne 11 Zone 10	Colonne 12 Zone 11	Colonne 13 Zone 12	Colonne 14 Zone 13	Colonne 15 Zone 14	Colonne 16 Zone 15	Colonne 17 Zone 16
Cote arctique 10, CAC 1	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
Cote arctique 8, CAC 2	1er juil. au 15 oct.	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
Cote arctique 7	1er août au 30 sept.	1er août au 30 nov.	1er juil. au 31 déc.	1er juil. au 15 déc.	1er juil. au 15 déc.	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
Cote arctique 6, CAC 3	15 août au 15 sept.	1er août au 31 oct.	15 juil. au 30 nov.	15 juil. au 30 nov.	1er août au 15 oct.	15 juil. au 28 fév.	1er juil. au 31 mars	1er juil. au 31 mars	Toute l'année	Toute l'année	1er juil. au 31 mar.	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année	Toute l'année
Cote arctique 4	15 août au 15 sept.	15 août au 15 oct.	15 juil. au 31 oct.	15 juil. au 15 nov.	15 août au 30 sept.	20 juil. au 31 déc.	15 juil. au 15 janv.	15 juil. au 15 janv.	10 juil. au 31 mars	10 juil. au 28 fév.	5 juil. au 15 jan.	1er juin au 31 jan.	1er juin au 15 fév.	15 juin au 15 fév.	15 juin au 15 mars	1er juin au 15 fév.
Cote arctique 3, CAC 4	20 août au 15 sept.	20 août au 30 sept	25 juil. au 15 oct.	20 juil. au 5 nov.	20 août au 25 sept.	1er août au 30 nov.	20 juil. au 15 déc.	20 juil. au 31 déc.	20 juil. au 20 jan.	15 juil. au 25 jan.	5 juil. au 15 déc.	10 juin au 31 déc.	10 juin au 31 déc.	20 juin au 10 jan.	20 juin au 31 jan.	5 juin au 10 jan.
Cote arctique 2	Entrée interdite	Entrée interdite	15 août au 30 sept.	1er août au 31 oct.	Entrée interdite	15 août au 20 nov.	1er août au 20 nov.	1er août au 30 nov.	1er août au 20 déc.	25 juil. au 20 déc.	10 juil. au 20 nov.	15 juin au 5 déc.	25 juin au 22 nov.	25 juin au 10 déc.	25 juin au 20 déc.	10 juin au 10 déc.
Cote arctique 1A	Entrée interdite	Entrée interdite	20 août au 15 sept.	20 août au 30 sept.	Entrée interdite	25 août au 31 oct.	10 août au 5 nov.	10 août au 20 nov.	10 août au 10 déc.	1er août au 10 déc.	15 juil. au 10 nov.	1er juil. au 10 nov.	15 juil. au 31 oct.	1er juil. au 30 nov.	1er juil. au 10 déc.	20 juin au 30 nov.
Cote arctique 1	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	25 août au 30 sept.	10 août au 15 oct.	10 août au 31 oct.	10 août au 31 oct.	1er août au 31 oct.	15 juil. au 20 oct.	1er juil. au 31 oct.	15 juil. au 15 oct.	1er juil. au 30 nov.	1er juil. au 30 nov.	20 juin au 15 nov.
Type A	Entrée interdite	Entrée interdite	20 août au 10 sept.	20 août au 20 sept.	Entrée interdite	15 août au 15 oct.	1er août au 25 oct.	1er août au 10 nov.	1er août au 20 nov.	25 juil. au 20 nov.	10 juil. au 31 oct.	15 juin au 10 nov.	25 juin au 22 oct.	25 juin au 30 nov.	25 juin au 5 déc.	20 juin au 20 nov.
Type B	Entrée interdite	Entrée interdite	20 août au 5 sept.	20 août au 15 sept.	Entrée interdite	25 août au 30 sept.	10 août au 15 oct.	10 août au 31 oct.	10 août au 31 oct.	1er août au 31 oct.	15 juil. au 20 oct.	1er juil. au 25 oct.	15 juil. au 15 oct.	1er juil. au 30 nov.	1er juil. au 30 nov.	20 juin au 10 nov.
Type C	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	25 août au 25 sept.	10 août au 10 oct.	10 août au 25 oct.	10 août au 25 oct.	1er août au 25 oct.	15 juil. au 15 oct.	1er juil. au 25 oct.	15 juil. au 10 oct.	1er juil. au 25 nov.	1er juil. au 25 nov.	25 juin au 10 nov.
Type D	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	10 août au 5 oct.	15 août au 20 oct.	15 août au 20 oct.	5 août au 20 oct.	15 juil. au 10 oct.	1er juil. au 20 oct.	30 juil. au 30 sept.	10 juil. au 10 nov.	5 juil. au 10 nov.	1er juil. au 31 oct.
Type E	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	Entrée interdite	10 août au 30 sept.	20 août au 20 oct.	20 août au 15 oct.	10 août au 20 oct.	15 juil. au 30 sept.	1er juil. au 20 oct.	15 août au 20 sept.	20 juil. au 31 oct.	20 juil. au 5 nov.	1er juil. au 31 oct.

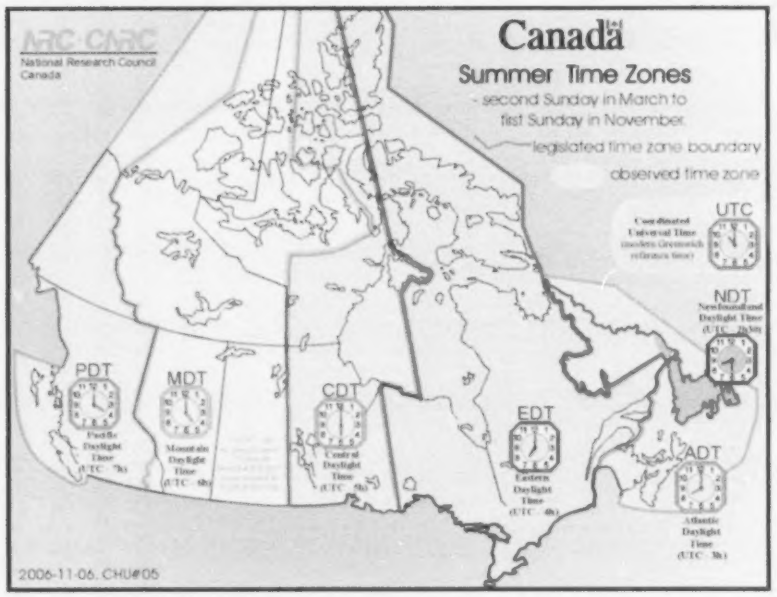
ANNEXE 6 RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DANS L'ARCTIQUE – ANNEXE 2 (NORMES DE CONSTRUCTION DES NAVIRES DE TYPES A, B, C, D ET E)

Type de Bâtiment	American Bureau of Shipping (ABS)	Bureau Veritas (BV)	China Classification Society (CCS)	Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)	DNV-GL	Finnish-Swedish Ice Class Rules (FSICR)	International Association of Classification on Societies (IACS)	Korean Register of Shipping (KR)	Lloyd's Register of Shipping (LR)	Polski Rejestr Statkow (PRS)	Rina Services (RINA)	Russian Maritime Register of Shipping
Type A	Ice Class A0	ICE CLASS IA SUPER	Ice Class B1*	NS (Class 1A Super Ice Strengthening)	Ice (1A*) ou ICE-1A ou E4	1A Super	PC1 à PC7	IA Super	Ice Class 1AS FS (+) ou Ice Class 1AS FS (+)	L1A	ICE CLASS 1A SUPER	UL ou LU5 ou Arc5
Type B	Ice Class B0	ICE CLASS IA	Ice Class B1	NS (Class 1A Ice Strengthening)	Ice (1A) ou ICE-1A ou E3	1A	1A	Ice Class 1A FS (+) ou Ice Class 1A FS	L1	ICE CLASS 1A	L1 or LU4 or Arc4	L1 ou LU4 ou Arc4
Type C	Ice Class C0	ICE CLASS IB	Ice Class B2	NS (Class 1B Ice Strengthening)	Ice (1B) ou ICE-1B ou E2	1B	–	1B	Ice Class 1B FS (+) ou Ice Class 1B FS	L2	ICE CLASS 1B	L2 ou LU3 ou Ice 3
Type D	Ice Class D0	ICE CLASS IC	Ice Class B3	NS (Class 1C Ice Strengthening)	Ice (1C) ou ICE-1C ou E1	1C	–	1C	Ice Class 1C FS (+) ou Ice Class 1C FS	L3	ICE CLASS 1C	L3 ou LU2 ou Ice 2
Type E	Ice Class E0	1D	Ice Class B	NS (Class 1D Ice Strengthening)	ICE-C ou E	Category II	–	1D	Ice Class 1D ou Ice Class 1E	L4	1D	L4 ou LU1 ou Ice 1

ANNEXE 7 CARTES DES FUSEAUX HORAIRES



Fuseaux horaires l'hiver
Du premier dimanche de novembre au deuxième dimanche de mars
Limite légiférée du fuseau horaire
Fuseau horaire observé



Fuseaux horaires l'été
Du deuxième dimanche de mars au premier dimanche de novembre
Limite légiférée du fuseau horaire
Fuseau horaire observé

ANNEXE 8 ASPC – ÉLÉMENTS DU PROGRAMME D'INSPECTION DES NAVIRES DE CROISIÈRE

Des agents d'hygiène du milieu (*inspecteurs*) fournissent s'il y a lieu des conseils ou des directives sur la santé publique aux membres du personnel d'un navire de croisière en cas de non-respect des normes. À l'issue des inspections, les inspecteurs rédigent un rapport qui décrit les constatations de l'inspection et qui contient des recommandations. Chaque navire de croisière international est évalué sous l'angle des risques pour la santé publique qui existent à bord en fonction des données d'inspection historiques (y compris des données relatives au VSP des États-Unis), des infractions critiques préalables, etc. D'après cette évaluation des risques, soit le navire de croisière est ciblé par une inspection complète d'hygiène publique, soit on procède à une inspection partielle, qui consiste à cibler un secteur particulier du navire, sans compter les installations médicales.

Principaux secteurs inspectés à bord d'un navire de croisière	L'agent d'hygiène du milieu examine :
Les installations médicales	• Les documents relatifs à la surveillance des affections gastro-intestinales • Les registres médicaux
Les systèmes d'eau potable	• Les procédures à suivre entre la source d'eau et son stockage jusqu'à son utilisation • Le ravitaillement en eau, son stockage, sa distribution, sa désinfection et la prévention des raccordements croisés/du refoulement
Les piscines et les spas	• La filtration • La désinfection • L'entretien général, notamment des drains, des pompes et des filtres • La sécurité, notamment les systèmes anti-noyade
Les cuisines et les salles à manger	• La protection des aliments durant l'approvisionnement, le stockage, la préparation et le service (y compris les buffets, les cuisines, les systèmes de réfrigération, les bars et les salles à manger) • La santé et l'hygiène personnelle des employés • L'entretien des équipements de l'installation et le lavage de la vaisselle, notamment la bonne manière de dresser une table
Les centres d'activités pour enfants	• Des postes bien équipés pour changer les couches, des toilettes et des postes de lavage des mains • La désinfection des installations • Le contrôle des infections pour les enfants malades
Le logement	• Les séquences courantes de nettoyage et les procédures de contrôle des infections durant les flambées d'affections gastro-intestinales, notamment l'utilisation des bons désinfectants et les politiques en matière de flambées
Les systèmes de ventilation	• L'entretien des systèmes (CVC) • Le nettoyage des systèmes
Les zones communes des navires de croisière	• L'état physique général du navire afin d'en assurer la propreté et l'absence d'insectes et de rongeurs • Les stratégies/procédures de gestion antiparasitaire • L'entretien

ANNEXE 9 ACCORDS SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES DANS L'ARCTIQUE CANADIEN

Yukon

- Premières Nations de Champagne et d'Aishihik (1995)
- Première Nation de Nacho Nyak Dun (1995)
- Première Nation des Gwichin Vuntut (1995)
- Conseil des Tlingit de Teslin (1995)
- Première Nation de Selkirk (1997)
- Première Nation de Little Salmon/Carmacks (1997)
- Tr'ondëk Hwëch'in (anciennement Première Nation de Dawson) (1998)
- Conseil des Ta'an Kwäch'än (2002)
- Première Nation de Kluane (2003)
- Première Nation de Kwanlin Dün (2005)
- Première Nation de Carcross/Tagish (2006)

Territoires du Nord-Ouest (T.-N.-O.)

- Convention définitive des Inuvialuit (1984) – Remarque : Cette convention vise également le littoral de la mer de Beaufort dans le Territoire du Yukon.
- Entente sur la revendication territoriale globale des Gwich'in (1992)
- Entente sur le Règlement de la revendication territoriale des Dénés et Métis du Sahtu (1994)
- Accord du peuple Tlicho (2005)

Nunavut

- Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (1993)

Québec

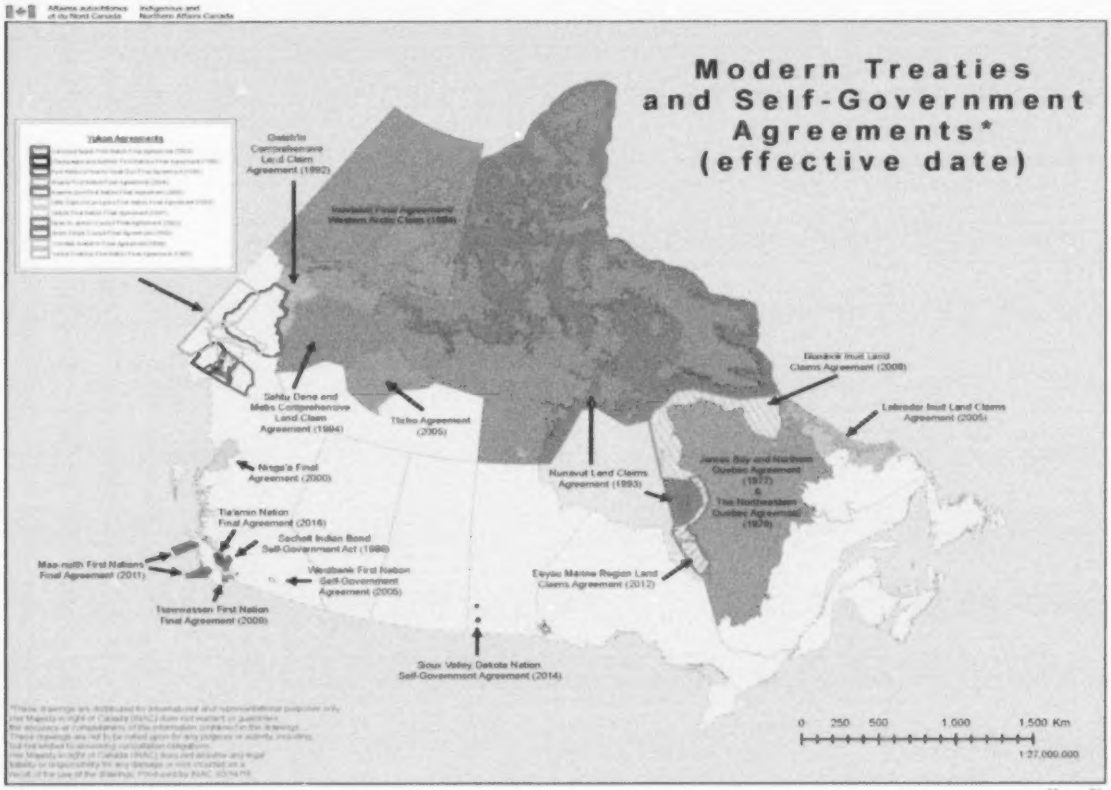
- Convention de la Baie James et du Nord québécois (1975)
- Convention du Nord-Est québécois (1978)
- Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Nunavik (2007)
- Accord sur les revendications territoriales de la région marine d'Eeyou (2012)

Terre-Neuve-et-Labrador

- Accord sur les revendications territoriales des Inuit du Labrador (2005)

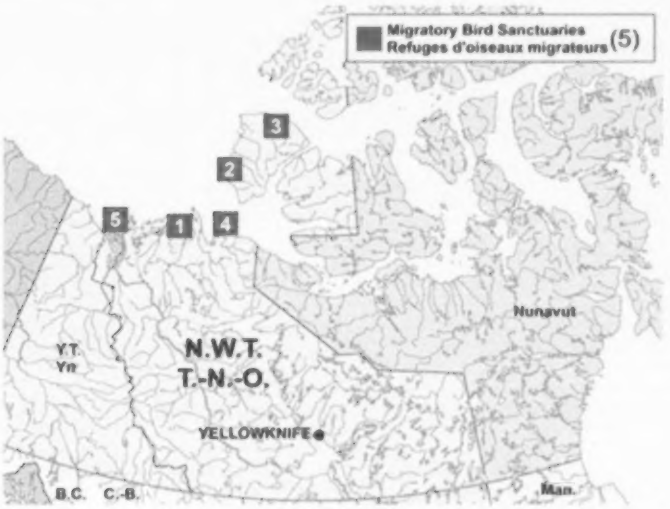
ANNEXE 10 CARTE DES ACCORDS SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES

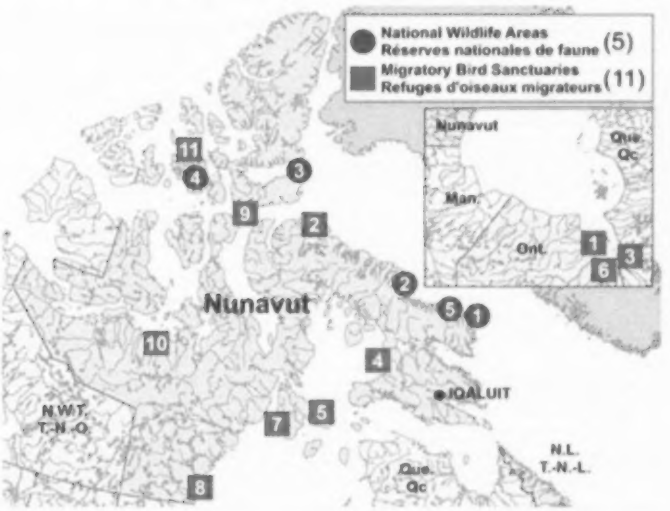
Traités et accords d'autodétermination modernes (date d'entrée en vigueur)

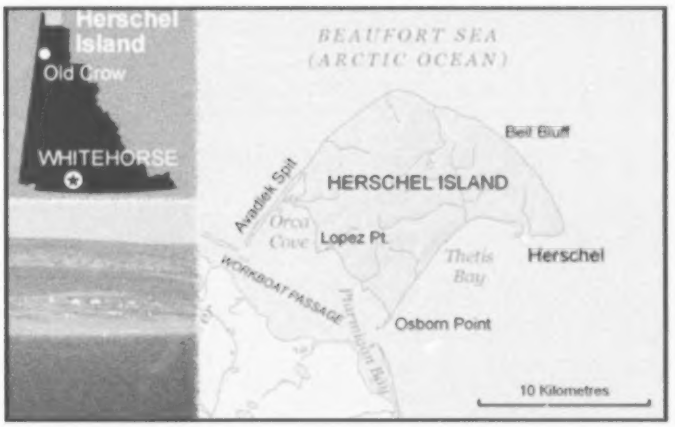


ANNEXE 11 CARTES DES ZONES PROTÉGÉES LE LONG DU LITTORAL DE L'ARCTIQUE

Source – Environnement Yukon







ANNEXE 12 CODES DE CONDUITE

CODE DE CONDUITE DES EXPLOITANTS AU NUNAVUT

Source : Ministère du Développement économique et des Transports du Nunavut

Instruire les membres du personnel sur l'histoire locale, la culture contemporaine, les normes et les valeurs pour qu'ils puissent renseigner et éduquer les visiteurs sur les restrictions, les coutumes locales et les comportements escomptés. Veiller à ce que les membres du personnel distribuent le « Guide d'accueil des visiteurs au Nunavut » aux clients de même que tout document propre à une collectivité qui fait état des attentes.

Permettre aux clients de comprendre les éléments économiques de la manière de gagner sa vie au Nunavut par le biais du tourisme. Les aider à comprendre la tarification équitable des activités culturelles locales, des expériences spéciales, des objets d'art et des souvenirs.

Leur rappeler que les substances illicites sont interdites au Nunavut et que l'alcool ne peut pas être consommé dans certaines collectivités (sèches). Veiller à ce que vos clients, vos employés et vos membres d'équipage soient au courant des règlements et qu'ils n'apportent pas d'alcool, ni n'en donnent ou en fassent le commerce pour quoi que ce soit dans ces collectivités.

Être au courant des lois sur l'importation des produits de la faune. Si vos invités souhaitent acheter des sculptures ou des objets d'art locaux faits en os ou dans d'autres produits de la faune, il se peut qu'ils aient besoin d'un permis d'exportation avant d'entreprendre leur voyage.

Suivre toutes les exigences du gouvernement du Nunavut en ce qui concerne l'exploitation des navires de tourisme dans le territoire, de même que les règlements communautaires et les exigences fédérales pertinents.

Établir un contact et envoyer des renseignements sur les plans de navigation à chaque collectivité à laquelle vous envisagez de rendre visite. Aviser la collectivité le plus rapidement possible de tout changement.

S'assurer que l'on a les autorisations et les permis nécessaires pour visiter les terres appartenant aux Inuits, les aires protégées du territoire ou du fédéral (comme les parcs nationaux), les lieux archéologiques et d'autres sites spécialement reconnus.

Assurer l'entière formation des employés et maintenir vos équipements en bon état de marche pour que les débarquements et les activités à terre aient des incidences minimes ou n'aient pas d'incidences néfastes sur l'environnement et le patrimoine culturel.

Procéder à une vérification des détritus après toute visite à terre.

Éviter surtout de déranger la faune. Maintenir une distance prudente et maintenir un niveau de bruit respectueux. N'essayez pas d'attirer, de regrouper ou de rechercher autrement des ours polaires ou d'autres espèces fauniques.

Dans la mesure du possible, engager/utiliser des guides locaux, des installations de mouillage ou de débarquement locales, des groupes d'artistes locaux ou d'autres membres du personnel communautaire. Si une collectivité peut constater directement les retombées de votre visite, elle attendra alors votre retour avec impatience. Veiller à ce que le voyage ait des conséquences économiques positives pour le territoire, les collectivités et les citoyens.

Le bon usage veut qu'à bord des navires de croisière, on ait deux spécialistes de la culture qui sont à bord pendant tout le voyage ou une partie de ce voyage.

Transmettre sa position quotidiennement à la Garde côtière canadienne et lorsque vous pénétrez dans de nouvelles zones de glaces. En plus de fournir des renseignements importants sur votre emplacement, vous pourrez également avoir accès aux données de navigation et aux renseignements à jour sur les glaces.

Se tenir au courant des conditions environnementales en permanence. La couche de glace et la répartition des glaces dans l'Arctique canadien ne cessent jamais d'évoluer. Solliciter des connaissances locales dans la mesure du possible.

Respecter la vie privée des collectivités. Maintenir une bonne distance entre vous et les maisons et ne jamais regarder par les fenêtres privées ni prendre de photos. Demander toujours l'autorisation avant de prendre la photo de quelqu'un.

Il y a beaucoup de chiens de traineau dans les villes et les colonies de peuplement du Nunavut. Il s'agit de chiens de travail et non pas d'animaux domestiques. Veiller à ce que les clients, les membres de votre personnel et de votre équipage ne s'approchent pas, n'essaient pas de caresser ou de nourrir ces chiens sans la surveillance et l'autorisation du propriétaire du chien/maître-chien.

Dans la mesure du possible, les exploitants doivent utiliser du mazout distillé durant toutes les opérations dans l'Arctique. Les moteurs hors-bords à plus faibles émissions sont également vivement conseillés.

ACCUEIL DES VISITEURS AU NUNAVUT

Source : Ministère du Développement économique et des Transports du Nunavut

Bienvenue dans notre magnifique territoire – le Nunavut, le territoire arctique du Canada. Nous sommes heureux de vous accueillir ici! Veuillez prendre connaissance de ces renseignements pour tirer le meilleur parti de votre visite au Nunavut.

La vie quotidienne ici est radicalement différente de ce à quoi la plupart des visiteurs sont habitués. Nous vous invitons à vous instruire sur la culture inuit, à écouter nos récits et à partager l'expérience de nos traditions. Venez ici l'esprit ouvert pour apprendre comment nous avons survécu pendant des milliers d'années et comment nous vivons aujourd'hui. N'oubliez pas non plus que nous sommes fiers de nos traditions de chasse et de l'usage que nous faisons des sources d'alimentation locales comme le phoque et le caribou. Les produits de la faune sont essentiels à notre culture et à notre subsistance.

Vous nous donnez l'occasion unique de vous faire part de nos histoires du passé et du présent, aussi nous vous conseillons d'écouter nos récits et, si vous le voulez, de nous faire part de vos récits également! Célébrons nos différences et nos similitudes.

N'oubliez pas que les substances illicites sont interdites dans nos collectivités. Dans certaines, il est interdit de consommer de l'alcool et vous devez vous assurer que vous connaissez et que vous respectez ces règles. L'échange d'alcool contre des produits locaux est toujours répréhensible.

Nous vous invitons à prendre des photos de notre magnifique paysage et de nos collectivités accueillantes, mais veuillez demander l'autorisation avant de prendre des photos de nous, de nos enfants et de nos maisons.

Nous vous invitons à explorer nos collectivités, mais n'oubliez pas de respecter notre vie privée, nos biens personnels, nos maisons et nos jardins. Traitez-nous de la façon dont vous aimeriez être traités chez vous.

Restez toujours à proximité de vos guides touristiques. Ils savent beaucoup de choses et ils enrichiront votre expérience. Ne vous aventurez pas dans les collectivités à moins que vous ne soyez invités à le faire.

La plupart de nos collectivités sont de petite taille. Beaucoup de nouveaux visages en ville soudainement risquent d'avoir un profond effet sur notre vie quotidienne. Nous accueillons les visiteurs, mais veuillez respecter notre besoin d'espace.

Vos dépenses sont importantes pour notre subsistance, aussi soyez généreux lorsque vous négociez des prix et accordez leur juste valeur aux objets d'art et d'artisanat locaux. N'oubliez pas de vous renseigner pour savoir si vous pouvez exporter des produits de la faune comme des peaux de phoque, des défenses et du noir ivoire dans votre pays.

Nous vous invitons à visiter nos épiceries, mais n'oubliez pas qu'en raison de l'éloignement de nos collectivités, il faut beaucoup d'efforts pour remplir nos étalages de provisions. Les denrées fraîches ne sont livrées qu'une fois par semaine, si le temps et les vols le permettent. Veuillez n'acheter que les aliments dont vous avez vraiment besoin.

Les attelages de chiens sont importants pour la chasse et vous devez vous rappeler qu'il s'agit d'animaux de travail et non pas d'animaux domestiques. Même si nous vous invitons à observer nos chiens, faites-le à une distance prudente. N'essayez pas d'interagir avec les chiens lorsqu'ils mangent ou n'essayez pas de parler aux propriétaires lorsqu'ils travaillent avec leurs attelages, à moins que vous ne soyez expressément invités à le faire.

Si vous vous aventurez loin de la collectivité pour jouir du paysage et de la faune locale, n'oubliez pas que nos pierres et nos trésors culturels ne sont pas des souvenirs, ils font partie de notre histoire ancienne. Veuillez les laisser là où ils se trouvent. Évitez par ailleurs de laisser des détritus sur la terre et dans l'eau!

Nous espérons que votre visite au Nunavut vous laissera des souvenirs mémorables à la fois sur le paysage et ses habitants! Nous vous invitons à faire part de vos expériences à d'autres, pour qu'un jour, nous puissions vous accueillir à nouveau avec votre famille et vos amis, chez nous.

ANNEXE 13 LES ARMES À FEU DANS LES PARCS TERRITORIAUX DU NUNAVUT DOCUMENT DE RÉFÉENCE SUR LES PERMIS

Source : Ministère du Développement économique et des Transports du Nunavut
http://gov.nu.ca/sites/default/files/katannilik_registration_firearmspermit.pdf

PERMIS D'ARME À FEU DANS LES PARCS TERRITORIAUX DU NUNAVUT

Le ministère de l'Environnement du gouvernement du Nunavut est résolu à assurer que tous les visiteurs, les résidents et les pourvoyeurs qui utilisent les parcs territoriaux du Nunavut le font de manière à assurer leur sécurité personnelle, la sécurité des clients et les ressources naturelles, tout en minimisant les impacts sur les espèces fauniques contre les tueries en légitime défense. La *Loi sur les parcs territoriaux du Nunavut* autorise le directeur des parcs du Nunavut à délivrer un permis d'arme à feu dans les parcs du Nunavut aux entreprises de pourvoirie et aux simples citoyens. Un permis d'arme à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut peut autoriser l'utilisation d'armes à feu pour la protection d'urgence des usagers du parc contre les espèces fauniques dangereuses, comme le prévoit l'article 3.3 du *Règlement sur les parcs territoriaux*. Sauf autorisation de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, la chasse ou l'utilisation d'armes à feu pour d'autres objectifs que la protection d'urgence sont interdites par la *Loi sur les parcs territoriaux*, ses règlements ou sa politique.

Les bénéficiaires Inuits qui utilisent un parc dans le seul objectif de récolter et/ou de pratiquer des activités connexes selon l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut sont dispensés de l'application de la Politique sur la délivrance de permis d'armes à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut. Les bénéficiaires Inuits qui possèdent officiellement une entreprise de pourvoirie ou qui sont employés comme guides, seront tenus de respecter les conditions et modalités de la Politique sur la délivrance de permis d'armes à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut.

PROCESSUS DE DEMANDE

Il faut que chaque personne qui demande l'autorisation de porter une arme à feu sur elle dans les parcs territoriaux du Nunavut remplisse une demande de permis d'arme à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut. Des photocopies lisibles du permis autorisant le demandeur à posséder des armes à feu, l'enregistrement légal des armes à feu et l'achèvement d'un cours sur la sécurité des armes à feu doivent être soumises avec la demande. Les demandeurs doivent préciser qu'ils ont lu et compris la *Sécurité des ours polaires dans les parcs territoriaux du Nunavut* et les *Déplacements sûrs et durables dans les parcs territoriaux du Nunavut* (renseignements obligatoires).

Le formulaire de demande dûment rempli doit être présenté au surintendant des parcs du Nunavut qui procédera à son examen. Si la demande est approuvée, le surintendant délivrera au demandeur un permis d'arme à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut. Les permis destinés aux entreprises de pourvoirie locales et non locales peuvent être délivrés à titre saisonnier ou annuel, sans dépasser un an. Les permis destinés aux résidents du Nunavut seront délivrés pour des dates précises ou à titre annuel. Les permis destinés aux visiteurs non-résidents sont délivrés pour des dates précises.

LIGNES DIRECTRICES SUR LES PERMIS

Le titulaire d'un permis d'arme à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut est autorisé à posséder et à utiliser une arme à feu dans un parc territorial du Nunavut selon les conditions et

modalités qui sont décrites de manière plus détaillée dans le permis, et il peut décharger l'arme à feu uniquement lorsqu'il est autorisé à le faire pour assurer la protection d'urgence des personnes ou des biens contre les espèces fauniques dangereuses, conformément à l'article 3.3 du *Règlement sur les parcs territoriaux*.

Une personne autorisée par son permis à porter une arme à feu dans un parc territorial du Nunavut, doit porter le permis et une description de l'arme à feu enregistrée sur elle en permanence lorsqu'elle se trouve dans le parc désigné. Les permis d'arme à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut ne sont pas transférables et ne sont valables que pour les personnes, les dates et les emplacements mentionnés sur le permis.

Extraits de la *Loi sur les parcs territoriaux*, du *Règlement sur les parcs territoriaux*, amendement enregistré le 10 juillet 2002 sous le numéro d'enregistrement R-010-2002, article 3, Armes à feu :

3.3 (4) Une personne à laquelle est accordé un permis de possession et d'utilisation d'arme à feu dans un parc territorial peut décharger celle-ci dans l'intention d'effrayer ou de faire fuir un animal sauvage seulement si cela est nécessaire pour protéger, selon le cas :

a) sa propre vie;
b) la vie d'une autre personne;
c) ses biens;
d) les biens d'une autre personne.

5) La personne à laquelle est accordé un permis de possession et d'utilisation d'arme à feu dans un parc territorial peut décharger celle-ci dans l'intention de tuer un animal sauvage seulement si cela est nécessaire pour protéger, selon le cas :

a) sa propre vie;
b) la vie d'une autre personne.

3.4 Il est permis de transporter et d'utiliser sans permis des dispositifs de dissuasion pour les ours, telles des cartouches explosives, qui sont conçus pour effrayer les animaux sauvages sans toutefois leur faire de mal. Ne sont pas visés par la présente disposition les dispositifs conçus pour être déchargés au moyen d'une arme à feu.

Remarque : *Les lanceurs de pistolet de dissuasion pour ours exigent un permis d'arme à feu dans les parcs territoriaux du Nunavut.*

ANNEXE 14 AUTRES DOCUMENTS D'ORIENTATION

Ministère ou organisation	Publication	
AECO	Lignes directrices de l'AECO sur la biosécurité des visiteurs dans l'Arctique	https://www.aeco.no/wp-content/uploads/2013/06/AECO-Biosecurity-Guidelines.pdf
AECO	Lignes directrices de l'AECO pour les visiteurs dans l'Arctique	http://www.aeco.no/guidelines/visitor-guidelines/
AECO	Lignes directrices opérationnelles de l'AECO	https://www.aeco.no/wp-content/uploads/2017/11/2017-06-26-AECO-Operational-Guidelines-2016.pdf
AECO	Lignes directrices à l'intention des visiteurs de l'AECO, version vidéo	https://player.vimeo.com/video/114129102?byline=0&portrait=0&autoplay=1
SCF	Habitats marins clés pour les oiseaux migrateurs au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest	http://publications.gc.ca/site/fra/9.600841/publication.html
SCF	Habitats terrestres clés pour les oiseaux migrateurs dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut	http://publications.gc.ca/site/fra/9.595050/publication.html
Institut de recherche dans les eaux côtières des océans	Guide des navigateurs sur les baleines, les dauphins et les marsouins de l'Ouest du Canada	http://wildwhales.org/wp-content/uploads/2017/07/BCCSN_MarinersGuide_161025-proof.pdf
MPO	Stratégie sur les océans du Canada	http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/publications/cos-soc/page1-fra.html
MPO	Manuel de l'environnement marin	https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/colonies-marins-aquatiques-eviter-perturbations.html
MPO	Lignes directrices sur la faune marine pour les plaisanciers, les pagayeurs et les observateurs	http://www.pac.dfo-mpo.gc.ca/fm-gp/species-especes/mammals-mammiferes/view-observer-eng.htmll
ECCC	Lignes directrices nationales visant à minimiser le dérangement de la faune par les navires de mer	s.o
ECCC	Planification de la réduction des risques des effets néfastes sur les oiseaux migrateurs et leurs nids et	https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs.html

	œufs	
ECCC	Lignes directrices pour éviter de déranger les oiseaux de mer et les colonies d'oiseaux de mer au Canada	https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs/colonies-marins-aquatiques-eviter-perturbations.html
Environnement Yukon	Renseignements sur la sécurité des ours	http://www.env.gov.yk.ca/fr/environment-you/bearsafety.php
Environnement Yukon	Le pilotage au pays des caribous : comment minimiser la perturbation causée par les aéronefs	http://www.env.gov.yk.ca/publications-maps/documents/flying_caribou_country.pdf
Environnement Yukon	Lignes directrices « Ne pas laisser de traces »	http://www.env.gov.yk.ca/camping-parks/leavenotrace.phpp
Gouvernement des T.N.-O., EISC et EIRB	Évaluations des effets cumulatifs dans la région des colonies de peuplement des Inuvialuits : Guide des promoteurs	http://www.kavik-axys.com/projects/publications/n01_KA063ProponentsFINAL.pdf
Plusieurs ministères	Guide sur les espèces en péril dans les Territoires du Nord-Ouest – édition de 2014	http://www.nwtspeciesatrisk.ca/news/guide-species-risk-nwt-2014-edition
Collectivité d'Ulukhaktok	Plan de conservation de la collectivité d'Olokhaktomiut	http://www.screeningcommittee.ca/pdf/ccp/Ulukhaktok_CCP.pdf
Fonds mondial pour la nature (WWF)	Comment assurer la sécurité des gens et des ours polaires	http://wwf.panda.org/?262357/Keeping-people-and-polar-bears-safe
WWF	Le lien entre le tourisme et la conservation dans l'Arctique	http://wwf.panda.org/what_we_do/where_we_work/arctic/what_we_do/tourism/
WWF	Principes et codes de conduite du WWF pour le tourisme dans l'Arctique	http://wwf.panda.org/what_we_do/where_we_work/arctic/what_we_do/tourism/
WWF	Les mammifères marins dans le détroit d'Hudson	http://awsassets.wwf.ca/downloads/hudsonstraitmarinersguide_2.pdf?_ga=2.19434491.2109086865.1496078215-735604524.1468957492
Transports Canada Aviation civile	Les drones, un passe-temps? Règles pour leur utilisation à des fins récréatives	https://www.tc.gc.ca/media/documents/ac-opssvs/Flying_for_fun_FR-V6.pdf
Transports Canada, Aviation civile	Circulaire d'information (CI) nº 600-004 Document d'orientation sur l'utilisation de systèmes de véhicule aérien non habité visés par une exemption	https://www.tc.gc.ca/media/documents/ac-opssvs/CI-600-004.pdf
Transports Canada, Aviation civile	Utilisation de drones à des fins récréatives et non récréatives – Foire aux	https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/utilisation-drones-fins-recreatives-non-recreatives-faq.html

	questions	
Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada	Guide sur le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (TP 13617F)	https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13617-menu-2138.htm
Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada	Bulletin de la sécurité des navires – 06/2017 – Véhicules aériens non habités/drones à proximité des installations portuaires et des navires	http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/bulletins-menu.htm
Centre of Disease Control and Prevention	Programme d'hygiène sur les navires du CDC des États-Unis (VSP)	https://www.cdc.gov/nceh/vsp/operationsmanual/opsmanual2011.pdf
Santé Canada	Programme d'inspection des navires de croisière (PINC)	https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/vie-saine/sante-voyage/conseils-generaux/programme-inspection-navires-croisiere.html
Port de Vancouver	Programme ECHO du Port de Vancouver – Sommaire de l'étude	https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2017/05/ECHO-Program-Summary-May-2017.pdf
MPO	Aperçu des caractéristiques marines écologiques et biologiques au Nunavut en fonction des connaissances locales	http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/mpo-dfo/Fs97-4-2976-eng.pdf
Fonds mondial pour la nature (WWF)	Cartes arctiques des connaissances traditionnelles des zones de pêche et des zones de récolte de subsistance	http://oceanplanning.wwf.ca/#!/layers/home?view=53.3475|-107.5367|2||854|671&ocean=arctic&cat=human&layers[]=fish_arctic
WWF	Cartes arctiques de la répartition des bélugas, des baleines boréales et des narvals et des aires de mise bas des ours polaires	http://oceanplanning.wwf.ca/#!/layers/home?view=74.4498|-98.1975|3||854|671&ocean=arctic&cat=wildlife&layers[]=beluga_arctic&layers[]=bowhead&layers[]=narwhal&layers[]=pbear
WWF	Aires de mammifères marins, de poissons et d'oiseaux dans le détroit de Lancaster	http://lancastersound.wwf.ca/#!/layers/home?view=69.9439|-74.1178|6||866|671&layers[]=gia_proposal&layers[]=nmca&layers[]=beluga&layers[]=bowhead&layers[]=narwhal&layers[]=orca&layers[]=whales&layers[]=pbear_spring&layers[]=pbear_denning&layers[]=walrus&layers[]=walrus_haulouts&layers[]=char&layers[]=birds&layers[]=iba&cat=wildlife
WWF	Guide des navigateurs pour le détroit d'Hudson – en anglais	http://awsassets.wwf.ca/downloads/hudsonstraitmarinersguide_2.pdf?_ga=2.267454734.1007430838.1495718250-1829272820.1475691822
WWF	Carte d'identification des mammifères marins – en anglais	http://awsassets.wwf.ca/downloads/marine_mammals_2017jan_v3.pdf?_ga=1.57203820.7356

WWF	Cartes d'été et d'hiver avec précisions sur les personnes-ressources et lignes directrices d'exploitation – en anglais	http://awsassets.wwf.ca/downloads/marine_maps_2017jan_v4.pdf?_ga=1.94755674.73560452
WWF	Guide des navigateurs pour le détroit d'Hudson – en français	http://assets.wwf.ca/downloads/hudsonstraitmarinersguidefr.pdf?_ga=2.129423116.1656486192.1495718418-1829272820.1475691822
WWF	Carte d'identification des mammifères marins – en français	http://assets.wwf.ca/downloads/marine_mammals_2017mar_fr_v3.pdf?_ga=1.267629710.109
WWF	Cartes d'été et d'hiver avec précisions sur les personnes-ressources et lignes directrices d'exploitation – en français	http://assets.wwf.ca/downloads/marine_maps_2017mar_fr_v3.pdf?_ga=1.267629710.1091686744.1436971803
Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada	Guide illustré du Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique	https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14044-menu-4544.html
Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada	Comprendre et identifier la vieille glace l'été	http://globalcryospherewatch.org/cryonet/methods_docs/ICETECH_08_Old_Ice_Guide.pdf
Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada	Système canadien d'évaluation des risques associés au transport maritime dans l'Arctique	https://www.nrc-cnrc.gc.ca/fra/solutions/consultatifs/casras.html